

असाधारण EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4 PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 339] No. 339] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 26, 2013/पौष 5, 1935

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 26, 2013/PAUSA 5, 1935

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 दिसम्बर, 2013

सं. टीएएमपी/47/2013—एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण एतद्द्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से मुंबई पत्तन न्यास में प्रस्तावित बहुप्रयोजनीय समुद्रगामी कार्गो बर्थ हेतु संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए राजपत्र संख्या 254 द्वारा अधिसूचित अधिसूचना संख्या टीएएमपी/18/2013—दिनांक 30 सितंबर, 2013 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशा—निर्देशों के अंतर्गत संलग्न आदेश के अनुसार निपटारा करता है।

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी / 47 / 2013-एमबीटीपी

मुंबई पत्तन न्यास ———— आवेदक

आदेश

(12 दिसंबर, 2013 को पारित)

यह मामला एमबीटीपी में प्रस्तावित बहुउद्देशीय अपतट कार्गो बर्थ के लिए संदर्भ टैरिफों के नियतन हेतु मुंबई पत्तन न्यास (एमबीटीपी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीटीपी ने अपने दिनांक 18 सितम्बर 2013 और 19 सितम्बर 2013 के पत्रों द्वारा प्रस्तावित बहुउद्देशीय अपतट कार्गी बर्थ के लिए संदर्भ टैरिफ के नियतन हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

5423 GI/2013

- 2.2. एमबीटीपी द्वारा प्रस्तृत की गई परियोजना की मुख्य विशेषताओं को सार रूप में नीचे दिया गया है:-
 - (i) मुंबई पत्तन में प्रस्तावित बहुउद्देशीय अपतट कार्गी की लंबाई 550 मीटर और चौड़ाई 100 मीटर होगी तथा 60,000 डीडब्ल्यूटी जलयानों का प्रबंध करने के लिए समीपस्थ गहराई 13.5 एमसीडी है।
 - (ii) अप्रोच ट्रेसल की लंबाई 1405 मी. तथा चौड़ाई 16 मी. है।
 - (iii) लाइसेंस डीबीएफओटी आधार पर 30 वर्ष की अवधि के लिए है।
 - (iv) परियोजना की कुल लागत 696 करोड़ रूपये है।
- 2.3. एमबीपीटी द्वारा उनके दिनांक 18 सितम्बर 2013 के प्रस्ताव में उल्लेख किए गए मुख्य विवरणों को नीचे सार रूप में दिया गया है:
 - i) स्विधा पर निपटान किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो हैं लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स और सामान्य कार्गो।
 - (ii) इष्टतम टर्मिनल परिकलन इस प्रकार है :

क्रम सं.	कार्गों का प्रकार	क्षमता का प्रतिशत	निपटान दर	इष्टतम बर्थ क्षमता		
		भाग		1 बर्थ	2 वर्ध	इकाइयां
(i)	लौह और स्टील	87%	10000	2.22	4.4	एमपीटीए
(ii)	ऑटोमोबाइल्स	9%	3000	66652	133304	इकाई / वर्ष
(iii)	सामान्य कार्गी	4%	10000	0.11	0.2	एमपीटीए

कार्गों का हिस्सा (87%, 9% और 4%) विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के आधार पर लिया गया। लौह और स्टील के लिए दो बर्थों की इष्टतम टर्मिनल क्षमता 4.4 एमटीपीए है तथा यह ऑटोमोबाइल्स के लिए 0.13 मिलियन यात्री कार इकाई (पीसीयू) तथा सामान्य कार्गों के लिए 0.2 एमपीटीए है।

(iii) टीएएमपी दिशा—निर्देशों के अनुसार परियोजना की कुल लागत 685.07 करोड़ रूपये अनुमानित की गई है। मदवार मात्राएं डीपीआर के अनुसार है, जबिक इकाई दरों को वर्ष 2011—12 और 2012—13 के प्राथमिक पण्यों के डब्ल्यूपीआई सूचकांक के आधार पर क्रमशः 9 प्रतिशत और 11 प्रतिशत के रूप में अद्यतन बनाया गया है। सिविल कार्य लागतों, यांत्रिक कार्य लागतों तथा बर्थ लागत को शामिल करते हुए पुंजीगत लागत निम्नानुसार है :

क्रम सं.	मद का विवरण	मात्रा	इकाई	इकाई लागत (सं.)	कुल राशि (करोड़)
<u>क</u> .	कार्गो निपटान–सिविल कार्य I				
1.	टप्रोच ट्रेसल	21680	वर्ग मी.	49000	106.23
2.	प्रशासनिक भवन	200	वर्ग मी.	15900	0.32
3.	भण्डारण क्षेत्र का निर्माण (550 मी. x 75 मी.)	41250	वर्ग मी.	61300	252.86
4.	कार्यशाला, दुकान और स्टोर	100	वर्ग मी.	12300	0.12
5.	विविध भवन	150	वर्ग मी.	12300	0.18
6.	निम्नलिखित के लिए जोड़ें				
	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण				25.18
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%				10.79
	(ग) कार्य संविदा कर @ 2.8%				10.07
	(घ) पर्यावरणीय लघुकरण लागत				1.80
	@ 0.5%				
	उप–योग (क)				407.56
ख.	यांत्रिक और विद्युत कार्य				
ख−1	यांत्रिक कार्य				
1.	इलेट्रिक वार्फ क्रेनें—30 एमटी	3	संख्या	83900000	55.17
2.	मेबाइल हार्बर क्रेनें	1	संख्या	245200000	24.52
3.	3 टी क्षमता की फोर्कलिफ्टें	1	संख्या	2500000	0.25
4.	5 टी क्षमता की फोर्कलिफ्टें	1	संख्या	3100000	0.31
5.	रबड़ टायर्ड क्रेनें	1	संख्या	2900000	1.29
6.	कुल विद्युत कार्य अनुमान				5.33
7.	निम्न के लिए जोड़ें-				
	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण				6.08

	और परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%				
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%				2.61
			+		2.43
	(ग) कार्य संविदा कर @ 2.8% (घ) पर्यावरणीय लघुकरण लागत				0.43
	(व) पंपापरणाय लेवुपरण लागरा @ 0.5%				0.43
	उप–योग (ख)				98.43
ग.	जनोपयोगी सेवाएं				
1.	जलापूर्ति		एलएस		2.46
2.	मल-व्ययन		एलएस		0.61
3.	संचार और सूचना प्रौद्योगिकी		एलएस		2.45
4.	बंकरिंग		एलएस		2.45
5.	तूफान के जल की निकासी		एलएस		0.61
6.	आपदा प्रबंधन योजना		एलएस		0.31
7.	पर्यवरणीय संरक्षण उपकरण		एलएस		0.61
8. 9.	अग्नि—शमन सुविधाएं विविध मदें		एलएस		0.61
	निम्न के लिए जोड़ें-				1.23
10. 11.	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण				0.79
11.	और परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%				0.79
					0.34
	(ख) आकस्मिकताएं @ ३%				
	(ग) कार्य संविदा कर @ 2.8%				0.32
	(घ) पर्यावरणीय लघुकरण लागत @ 5%				0.06
	उप-योग -(ग)				12.86
ਬ.	विविध				12.00
ч.	निर्माण के दौरान ब्याज के लिए 5%				22.06
	जोड़ें				22.00
	निम्न के लिए जोड़ें–				
	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण				1.54
	और परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%				1.01
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%				0.66
	(ग) कार्य संविदा कर-परियोजना लागत				0.62
	के 70 प्रतिशत पर @ 4%				0.02
	(घ) पर्यावरणीय लघुकरण लागत				0.11
	@ 0.5%				0.11
	<u> </u>				25.00
	७५ पान (प)				25.00
	कार्गो के संचालन के लिए कुल लागत				543.85
	क्रियाकलाप (क+ख+ग+घ)				
<u>ड</u> .	बर्थ हायरिंग क्रियाकलाप				
1.	बर्थ का निर्माण (550 मी. x 25 मी.)	13750	वर्ग मी.	61300	84.29
2.	ड्रेजिंग लागत (युक्तिचालन क्षेत्र में	1186927	क्यू. मी.	245	29.08
	पूंजीगत ड्रेजिंग)		6		25.30
3.	फेंडर्स @ 35 मी.	25	संख्या	1471000	3.68
4.	बोलार्ड्स @ 25 मी.	25	संख्या	367700	0.92
	निम्न के लिए जोड़ें-				
	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण				8.26
	1 ()				0.20

	T	ı		1
	और परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%			
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%			3.24
	(ग) कार्य संविदा कर @ 2.8%			3.30
	(घ) पर्यावरणीय लघुकरण लागत			0.59
	@ 0.5%			
	उप–योग (ड.)			15.69
	बर्थिंग क्रियाकलाप की लागत			133.65
च.	विविध			
	निर्माण के दौरान ब्याज के लिए 5			6.68
	प्रतिशत जोड़ें			
	निम्न के लिए जोड़ें–			
	(क) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण			0.47
	और परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%			
	(ख) आकस्मिकताएं @ 3%			0.20
	(ग) कार्य संविदा कर-परियोजना लागत			0.19
	के 70 प्रतिशत पर @ 4%			
	(घ) पर्यावरणीय लघुकरण लागत			0.03
	@ 0.5%			
	उप–योग (च)			7.57
	बर्थिंग क्रियाकलाप की कुल लागत			141.22
छ.	कुल पंजीगत लागत (क+ख+ग+घ+ड.			685.07

(iv) वार्षिक प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत अनुमानों के विवरण नीचे दिए गए हैं :

क्रम सं.	मद का विवरण	पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)	मानक	लगत (करोड़ में)
क.	कार्गो संचालन	,		, ,
	प्रचालन और अनुरक्षण लागतें			
1.	विद्युत (१०० यूनिट/घंटा/क्रेन)* (३ क्रेन)*(४००० कार्य			0.95
	घंटे)* (7.9 रुपये / यूनिट)			
2.	ईंधन लागत (टीएएमपी दिशानिर्देश)			0.92
3.	मरम्मत और अनुरक्षण लागत			
	(क) सिविल कार्य	407.56	पूंजीगत लागत का 1%	4.08
	(ख) यांत्रिक और विद्युत कार्य	111.29	पूंजीगत लागत का 5%	5.56
4.	बीमा	543.85	सकल ब्लॉक आस्तियों का 1%	5.44
5.	मूल्यहास			
	(क) सिविल कार्य	407.56	सिविल अस्तियों का 3.34%	13.61
	(ख) यांत्रिक और विद्युत कार्य	111.29	सिविल अस्तियों का 10.34%	11.51
6.	लाइसेंस फीस		50 रुपये / वर्ग मी. / माह	2.10
7.	सिविल और यांत्रिक पर अन्य व्यय	543.85	पूंजीगत लागत का 5%	27.19
	कुल प्रचालन और अनुरक्षण लागतें			71.36
ख.	बर्ध क्रियाकलाप			
	प्रचालन और अनुरक्षण लागतें			
1.	मरम्मत और अनुरक्षण लागतें	141.22	पूंजीगत लागत का 1%	1.41
2.	बीमा	141.22	सकल ब्लॉक आस्तियों का 1%	1.41
3.	मूल्यहास	141.22	सिविल अस्तियों का 3.34%	4.72%
4.	सिविल और यांत्रिक पर अन्य व्यय	141.22	पूंजीगत / लागत का 5%	7.06
	कुल प्रचालन और अनुरक्षण व्यय			14.60

(v) वार्षिक राजस्व आवश्यकता का अनुमान निम्नानुसार लगाया गया है:

(क) कार्गो संचालन क्रियाकलाप

क्रम संख्या	मद का विवरण	कुल राशि (रु० करोड़ में)
1.	नियोजित पूंजी पर धनवापसी (पूंजीगत लागत का 16%)	87.02
2.	प्रचालन और अनुरक्षण लागत	71.36
	कुल राजस्य आवश्यकता	158.37
	राजस्व आवश्यकता का आवंटन	
	कार्गो संचालन प्रभार (90%)	142.54
	भण्डारण प्रभार (5%)	7.92
	विविध प्रभार (5%)	7.92
	कुल राजस्य आवश्यकता (कार्गो संचालन)	158.37

(ख) बर्थिंग क्रियाकलाप

क्रम संख्या	मद का विवरण	कुल राशि (रु० करोड़ में)
1.	नियोजित पूंजी पर धनवापसी (पूंजीगत लागत की 16%)	22.60
2.	प्रचालन और अनुरक्षण लागत	14.60
	कुल राजस्व आवश्यकता	37.20

(vi) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें निम्नानुसार है:

प्रस्तावित प्रभार	लौह और स्टील	ऑटोमोबाइल्स	सामान्य कार्गी	यूनिटें
घाटशुल्क प्रभार				
विदेशी	239.68	3840.96	68.91	प्रति एमटी अथवा पीसीयू
तटीय	14381	2265.18	41.33	प्रति एमटी अथवा पीसीयू
बर्थ हायर प्रभार	विदेशी	तटीय		
	0.0155	0.54 ₹50		रू० प्रति जीआरटी / घंटे
भण्डारण प्रभार				
		1 से 20वें दिन के लिए	21 से 40वें दिन के लिए	41 दिन के बाद
लौह और स्टील, सामान्य कार्गी	प्रति टन प्रति दिन	5.27	7.90	10.53
ऑटोमोबाइल्स	प्रति वाहन प्रति दिन	56.18	140.44	280.88

(vii) कार्गों की विभिन्न श्रेणियों के लिए एकल बर्थ आउटपुट हेतु सांकेतिक मानदण्डों के रूप में निष्पादन मानक निम्नानुसार हैं:-

कार्गों की श्रेणी	संकेतिक मानदण्ड
लौह एवं स्टील तथा परियोजना कार्गी	4000 टी/दिन
ऑटोमोबाइल्स	3000 यूनिट / दिन
सामान्य कार्गो	2500 टी/दिन

- 3. विनिर्दिष्ट परामर्शी प्रक्रिया के अनुरूप, एमबीपीटी के दिनांक 18 सितम्बर 2013 और 19 सितम्बर 2013 के पत्रों के आवरण के अंतर्गत प्राप्त उनके प्रस्ताव को टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए संबंधित प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों तथा चयनित बोलीदाताओं को परिचालित किया गया था (जिनके नाम एमबीपीटी द्वारा अग्रेषित किए गए थे)। संबंधित प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों और चयनित बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक जानकारी के रूप में एमबीपीटी को अग्रेषित किया गया था। अपने दिनांक 22 अक्तूबर, 2013 के पत्र के आवरण के अंतर्गत एमबीपीटी ने अन्य बातों के साथ—साथ प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों और चयनित बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की।
- 4. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे दिनांक 3 अक्तूबर 2013 के पत्र द्वारा एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने अपने दिनांक 8 अक्तूबर 2013 के पत्र द्वारा हमारे प्रश्नों का उत्तर दिया। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा उन पर एमबीपीटी की प्रतिक्रिया को नीचे तालिका के स्वरूप में प्रस्तुत किया गया है

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमबीपीटी से प्राप्त उत्तर
1.	सामान्यः	
(i)	एमबीपीटी कार्गो मद "सामान्य कार्गो" के अंतर्गत शामिल कार्गो मदों के नामों की सूची दर्शाए।	सामान्य कार्गो के अंतर्गत कंटेनर, कोल एवं क्रूजेज को छोड़कर इस श्रेणी की समस्त मदें आती हैं जिन्हें प्रस्तावित अपतट बहुउद्देश्य कार्गो बर्थ से विशेष रूप से हटाया गया है। इस संबंध में, पृष्ठ सं. 35 पर डीपीआर के बिंदु सं. 5.4 (आकलन के लिए मुख्य पण्य की पहचान) का भी अवलोकन करें।

_	-					<u> </u>
			का बिंदु ५.४ यह बताता है वि		ट बहुउद्देशीय का	र्गो बर्थ विकास के
		ालए पहचा —उर्वरक	नी गई प्रमुख वस्तुएं इस प्रका	र ह:		
			ठच्ची सामग्री			
		-लौह औ				
		–दालें	. (5)(1			
		–अन्य वि	वेध कार्गी			
		–ऑटोमोब	इ ल्स			
			करता है कि पूर्व में संचालित			
			को भी इससे निकाला गया			
			रहा है। इसके अलावा, स्ट्रीम	कागा, द्रव्य आर शु	ष्क थाक कागा आ	र कटनर कागा भा
(::)	एमबीपीटी यह प्रमाणित करे कि सुविधा के प्रचालक को लौह और		ाहर किए गए हैं। त किया जाता है कि प्रचाल	स्कारिक क	गे गटा विकाने	मा कार्म जैसाकि
(ii)	स्टील एवं परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के		पे किया जाता है कि प्रयाल में कहा गया है, का संचालन			
	अलावा कोई अन्य संचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी		और परियोजना कार्गो तथा			
	(जैसाकि उपर्युक्त प्रश्न के संदर्भ में एमबीपीटी द्वारा प्रेषित सूची में		या गया है, जिन्हें टर्मिनल पर			
	उल्लेख किया गया है) ।					
(iii)	एमबीपीटी सुविधा के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र, विभिन्न आनुषंगिक	बर्थ का ४	1,250 वर्ग मी. (550 x 75 में	ो) जल क्षेत्र तथा	इंदिरा गोदी पर 3	5000 वर्ग मी. क्षेत्र
` ´	प्रयोजनों के लिए इसके आबंटन, तथा उस वास्तविक क्षेत्र के विवरण		लिए परिकल्पित किया गया			
	प्रस्तुत करे जो स्टेकिंग के लिए उपलब्ध होगा।	क्षेत्र भी प्रव	रान किया जाएगा।			
(iv)	एमबीपीटी यह पुष्टि भी करे कि भूमि का प्रस्तावित आवंटन पत्तन की	यह पुष्टि	की जाती है कि यह भूमि उपय	ोग योजना के अनु	रूप है।	
TT	भूमि उपयोग योजना के अनुरूप है।					
II.	इस्टतम क्षमताः	जीन गर्न -	ध्येत्र तथा गविभोत्यम सम्मे	ऑस्ट्री मोसास्ट्रा भी	ीर शका कार्ण स	ग्रंतेषा गतान ४००
(i)	एमबीपीटी विश्लेषण के साथ 87% , 9% और 4% पर क्रमशः लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के		स्टील तथा परियोजना कार्गो, ०.४ एमपीटीए और ०.२ एमपीट			
	हिस्से पर विचार करने के लिए आधार प्रस्तुत करे।	और लौह	एवं स्टील के वैयक्तिक संवेश	ा प्रवाह को ४ एम	युरा रायसा प्रयाह टीपीए मानते हए.	प्रतिशत क्षमता ८७.
	THE TOTAL THE THE TOTAL STATE OF		ती है। इसी प्रकार ऑटोमोब			
			संवेश—प्रवाह पर विचार करते			
		है।	2	J"		
(ii)	(क) बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 के दिशा-निर्देशों में शुल्क थोक कार्गो		गिए की क्षमता डीपीआर में प्रव			
	के लिए 10000 टन प्रतिदिन की निपटान दर 20 टन की 3 ईएलएल		ो क्रेन की क्षमता कार्गो के उ			
	क्रेनों की तैनाती के संदर्भ में है। तथापि, एमबीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा		ब्ध कराई गई है। अतः 2008			
	में 30 टन की उच्च क्षमता वाली 3 क्रेनों को तैनात करने का प्रस्ताव किया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि उच्च क्षमता वाली क्रेनें	अउटपुट	ं निर्धारित करने की परिकत् उच्चित है।	श्रमा महा का गई	ह। अतः १००००	टाडापा का मानक
	बेहतर संचालन दर प्राप्त करने की स्थिति में होंगी, एमबीपीटी द्वारा	Giocyc	014(1 6)			
	एक बर्थ में 10000 टन प्रतिदिन की दर से लौह एवं स्टील और					
	परियोजना कार्गो की निपटान दर की समीक्षा किए जाने तथा उसे					
	उपयुक्त रूप से आशोधित किए जाने की आवश्यकता है।					
	(-)					
	(ख) पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), तूतीकोरीन पत्तन न्यास (टीपीटी), न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और विशाखापत्तनम					
	पत्तन-न्यास (वीपीटी) पर वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं तथा साथ ही ऐसे					
	पत्तनों, जहां 100 टन क्षमता एमएचसी परिकल्पित की गई है, पर	1				
	बहु-उद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण का संदर्भ लिए	प्रस्ताव 20	08 के दिशा—निर्देशों के अनुस	ार है, न कि किसी	अन्य पत्तन की वि	वेशिष्ट परिस्थितियों
	बिना सामान्य अनुप्रयोग के लिए 100 टन क्षमता के एमएचसी के प्रयोग	पर आधारि	रेत संदर्भ टैरिफ के अनुमोदन	। के लिए। अतः !	प्रेक्षण को प्रासंगिक	नहीं माना गया।
	हेतु सामान्य दृष्टिकोण का पालन करते हुए उच्चतम दरों का निर्धारण	इसके अल	ावा, परियोजना में एक एमएच	ासी पर एक अनिव	ार्य उपकरण के र	जप में विचार किया
	करते समय, शुष्क थोक कार्गी के संचालन के लिए उत्पादकता के बेंच		था एमएचसी की क्षमता विनिधि			
	मार्क स्तर पर 12500 टन के रूप में विचार किया है। इस संबंध में		र्व कार्गों संवेश—प्रवाह संचाि			
	एमबीपीटी को 12500 टन प्रतिदिन प्रति बर्ध की शिप डे आउटपुट पर विचार करते हुए लौह और स्टील एंव परियोजना कार्गो तथा सामान्य		है। अतः प्रस्ताव में विचारित	ानष्पादन मापदण्ड	युक्तसगत है और	इस स्वाकार किया
	कार्गी, दोनों की इष्टतम क्षमता में संशोधन करने की आवश्यकता है।	जाना चाहि	νς			
(iii)	पिछले तीन वर्षों अर्थात 2010–11 से 2012–13 के दौरान एक बर्थ में	लौह एवं	स्टील, परियोजना कार्गी, आटो	मोबाइल्स / आरओ३	गरओ, सामान्य का	र्गो के लिए औसत
(/	एमबीपीटी द्वारा लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य		रें निम्नानुसार हैं:	. ,		, "
	कार्गो के संबंध में वास्तविक संचालन दर को उक्त संदर्भित प्रत्येक वर्ष	 	1	T	T	,
	के लिए प्रत्येक कार्गों के संबंध में अलग–अलग प्रस्तुत किया जाना चाहिए।	क्रम सं.	पण्य	2010-11	2011-12	2012-13
	ا المالم ا	1	लौह और स्टील	5423	5770	5492
		2	परियोजना कार्गी	711	739	960
		3	ऑटोमोबाइल्स /	2781	2565	1998
			आरओआरओ			
		4	सामान्य कार्गी	1843	1962	1884
		5	कुल ब्रेकबल्क	2612	2508	2755
		ग्रह हानाग	ं गया है कि वर्तमान में अधि	कांश स्टील कार्गी	का संचालन पिए	। ओन हेरिक टाग
			ं गया है कि वतमान में आध रहा है। बर्थिंग सुविधा, औसत			
	1	17/71 911	ici el mai giami, mino	THE SHALL OIL	3 11 A MILLIAM AL	CHAIL 45 ALZINA

r	1	
(iv)	बर्थ में 3000 यूनिट प्रतिदिन पर आटोमोबाइल्स की संचालन दर पर विचार करने के लिए आधार का औचित्य बताया जाए। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चेन्नई पत्तन में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित आरओ—आरओ—सह—बहुउद्देशीय बर्थ और मल्टीलेवल कार पार्किंग हेतु अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए चेन्नई पत्तन—न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के निपटान संबंधी दिनांक 17 अगस्त 2012 के आदेश सं0 टीएएमपी/2012—सीपीएचटी में 3264 कार प्रतिदिन की संचालन दर पर विचार किया गया है। अतः	नहीं हैं। अतः पत्तन का उत्पादकता स्तर परियोजना के लिए प्रासंगिक नहीं है। वित्तीय वर्ष 2010–11, 2011–12, 2012–13 के लिए ऑटोमोबाइल्स के लिए उत्पादकता स्तर क्रमशः 2781, 2565 और 1998 हैं। टीएएमपी द्वारा चेन्नई पत्तन में 3264 का निष्पादन मापदण्ड निश्चित किया गया बताया गया है। कोचीन और चेन्नई के विपरीत, एमबीपीटी में प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ तट से 1 किमी. दूर अवस्थित रखी गई है। प्रस्तावित बर्थ पर रखे गए अनेक जलयानों के साथ, 1 किमी. की अग्रता के साथ उत्पादकता स्तर चेन्नई पत्तन के 90% पर विचारित किया जा सकता है। अतः 3000 कार प्रतिदिन की प्रस्तावित संचालन दर को युक्तिसंगत माना जा सकता है।
(v)	एमबीपीटी को भी सीएचपीटी के आदेश के आलोक में ऑटोमोबाइल्स के संबंध में इष्टतम क्षमता की समीक्षा करनी चाहिए। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमबीपीटी ने सुविधा पर एक	जैसा पैरा 2(ii)(ख) में कहा गया है, मोबाइल हार्बर क्रेन को सुविधा में हैवी लिफ्ट परियोजना
	मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी) की तैनाती पर विचार करते हुए क्षमता आकलन में 3 की संख्या में 30 टन की घाट क्रेनों की तैनाती के आधार पर लौह एवं स्टील तथा परियोजना कार्गो और सामान्य कार्गो के संबंध में 10000 टन प्रतिदिन प्रति बर्थ की संचालन दर को हिसाब में लिया है, जिसका औचित्य दिया जाना चाहिए। यह देखा गया है कि घाट क्रेनों और एचएमसी की तैनाती का उद्देश्य कार्गो का शिप शोर अंतरण करना है। एमबीपीटी को यह ध्यान में रखना चाहिए कि 2008 के दिशा—निर्देश कार्गो के शिप शोर अंतरण के लिए छाट क्रेनों की साथ—साथ तैनाती को अनुमति नहीं देते हैं।	कार्गो पर विचार करते हुए एक अनिवार्य उपकरण के रूप में प्रस्तावित किया गया है। अतः टर्मिनल की निर्दिष्ट आवश्यकता के साथ एमएचसी का प्रावधान औचित्यपूर्ण है।
(vi)	ऑटोमोबाइल्स की क्षमता के परिकलन में गलती प्रतीत होती है। पत्तन द्वारा प्रतुत किए गए मापदण्डों पर विचार करने पर ऑटोमोबाइल्स कार्यों के निपटान के लिए सुविधा की क्षमता 68695 यूनिट आती है, न कि 66652 यूनिट, जैसा पत्तन द्वारा बताया गया है। एमबीपीटी को इस संबंध में गलती में सुधार करना चाहिए और इष्टतम क्षमता का सही आकलन करना चाहिए।	प्रस्तावित अपतट बर्थ में निपटान किए जाने वाले पण्यों के संवेश—प्रवाह पर विचार करते हुए, लौह, स्टील और अन्य कार्गो के लिए प्रतिशत क्षमता लौह, स्टील और अन्य कार्गो के लिए 86. 96%, ऑटोमोबाइल्स के लिए 8.7% तथा अन्य (सामान्य कार्गो) के लिए 4.35% बैठती है। ऑटोमोबाइलों को 8.7% मानते हुए, निपटान क्षमता 0.7 x 365 x 8.7% x 3000 = 66652 यूनिट आकलित होती है। अतः किसी भी शुद्धि की आवश्यकता नहीं है।
III.	पूंजीगत लागतें:	2 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 2 1 2 1 1 1 1 1 1
(i)	एमबीपीटी ने यह बताया है कि परियोजनाओं की पूंजीगत लागतों के आकलन के लिए मदवार यूनिट दरों को वर्ष 2011—12 और 2012—13 के लिए प्रमुख पण्यों के डब्ल्यूपीआई सूचकांक के आधार पर क्रमशः 9% और 11% पर अद्यतन बनाया गया है। इस संदर्भ में, एमबीपीटी निम्न का स्पष्टीकरण विवरण प्रस्तुत करेः (क) वर्तमान पूंजीगत लागत पर विचार करने के स्थान पर यूनिट	विषयगत डीपीआर 2011 के दौरान तैयार की गई थी। वर्तमान यूनिट पूंजीगज लागत के आधार
	(क) परानाम जूजामत लागत पर विचार करने के स्थान पर यूगट पूंजीगत लागत अनुमानों को अद्यतन बनाने का कारण। परियोजना की क्रियान्वयन अवधि पर विचार करते हुए, एमबीपीटी को अपनी सिविल और उपकरण लागतों के अनुमान में वर्तमान यूनिट पूंजीगत लागतों पर विचार करना चाहिए तथा लागत अनुमानों को तदनुसार संशोधित करना चाहिए, तथा वह दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत करे।	पर समस्त परियोजना लागत को पुनः निर्धारित करने के स्थान पर प्राथमिक पण्यों के डब्ल्यूपीआई सूचकांक के आधार पर लागत को अद्यतन बनान औचित्यपूर्ण है, जिसके परिणामस्वरूप विलंब होगा तथा परियोजना की प्रासंगिकता समाप्त हो जाएगी। अतः इसे स्वीकार किया जाए।
	(ख) यूनिट पूंजीगत लागत को अद्यतन बनाने के लिए कार्यप्रणाली।	पूंजीगत लागत के अद्यतनीकरण की कार्यप्रणाली को डीपीआर के साथ दिनांक 18.09.2013 के प्रस्ताव के साथ पहले ही अग्रेषित कर दिया गया है। तथापि, कार्यप्रणाली की एक प्रति तत्काल संदर्भ के लिए संलग्न है।
		(पूंजीगत लागतों के अद्यतनीकरण के लिए कार्यप्रणाली को न तो दिनांक 18 सितम्बर 2013 के प्रस्ताव के साथ भेजा गया था, और न ही प्रश्नों के उत्तरों के साथ)।
	(ग) पूंजीगत लागत अनुमानों के अद्यतनीकरण के लिए प्राथमिक पण्यों के डब्ल्यूपीआई सूचकांक पर विचार करने के लिए तर्काधार।	परियोजना सुविधा के अवयवों में स्टील, सीमेंट, श्रम, खरीदी गई मदें आदि शामिल हैं। परियोजना रिपोर्ट, 2011 में तैयार की गई थी अतः डब्ल्यूपीआई सूचकांक के साथ लागत का अद्यतनीकरण युक्तिसंगत और औचित्यपूर्ण है।
	(घ) प्राथमिक मदों के डब्ल्यूपीआई सूचकांक के रूप में वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए क्रमशः 9% और 11% पर विचार करने के अाधार को कृपया स्पष्ट करें।	वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए क्रमशः 9% और 11% पर विचार करने के लिए आरबीआई के थोक मूल्य सूचकांक पर आधार के रूप में विचार किया गया है।
(ii)	एमबीपीटी को दोनों क्रियाकलापों अर्थात् कार्गो संचालन क्रियाकलाप और बर्थिंग क्रियाकलाप के लिए सिविल पूंजीगत लागतों का अनुमान लगाते समय इसके द्वारा सिविल कार्यों की प्रत्येक मद के परिणाम के लिए आधार प्रस्तुत करना चाहिए।	कृपया डीपीआर के खण्ड 11.2 (परियोजना लागत) का अवलोकन करें। कुल परियोजना लागत के आकलन में डीपीआर में यथा प्रस्तावित परिमाण पर विचार किया गया है।
(iii)	ड्रेजिंग लागत के अनुमान के संदर्भ में एमबीपीटी को निम्नलिखित के विषय में स्पष्टीकरण / विवरण देना चाहिए:-	
	(क) लगभग 29 करोड़ रूपये की पूंजीगत ड्रेजिंग लागत का अनुमान लगाने के लिए ड्रेजिंग की यूनिट लागत 245/— रु. प्रति क्यूबिक मीटर पर विचारित की गई है, इसे दस्तावेजी साक्ष्यों से वैध सिद्ध किया जाए।	मृदा की पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए अनुमानित दर/मी ³ 144/— रु. प्रति क्यू.मी. है जिसमें संघटन लागत शामिल नहीं है। कड़ी मिट्टी की संभावना पर विचार करते हुए, 2011 में डीपीआर में 200/— रु. की अनुमानित लागत रखी गई है। इसके अलावा, इसे वर्ष 2011—12 और 2012—13 के लिए क्रमशः 9 प्रतिशत और 11 प्रतिशत के डब्ल्यूपीआई सूचकांक के साथ अद्यतन बनाया गया है तथा यह 245 रु. (लगभग) आता है।

	(ख) एमबीपीटी यह पुष्टि करे कि सफल बीओटी प्रचालक क्रियान्वयन क्षेत्र में परिकल्पित पूंजीगत ड्रेजिंग का एकल लामार्थी होगा।	यह पुष्टि की जाती है कि सफल बीटीओ प्रचालक ही क्रियान्वयन क्षेत्र में परिकल्पित पूंजीगत ड्रेजिंग का एकमात्र लाभार्थी होगा। डीपीआर के खण्ड 11.2.1 (सामुद्रिक विकास कार्य) में, यह कहा गया है कि निकटवर्ती टर्निंग सर्किलों में त्रिभुजाकार भाग की ड्रेजिंग लागतों पर ही विचार किया गया है।
	(ग) एमबीपीटी यह स्पष्ट करें कि क्या क्रियान्वयन क्षेत्र में विचार की गई पूंजीगत ड्रेजिंग के ही समान है, जैसाकि दिशा—निर्देशों में निर्धारित किया गया है।	क्रियान्वयन क्षेत्र में विचार की गई पूंजीगत ड्रेजिंग बर्थ के पास संचालित ड्रेजिंग के ही समान है, जैसाकि दिशा—निर्देशों में निर्धारित किया गया है।
(iv)	यांत्रिक लागतों के अंतर्गत विद्युत कार्यों तथा 'जनोपयोगिताओं' शीर्ष के अंतर्गत विचार की गई सभी मदों के लिए विचार किए गए एकमुश्त का आधार अनुमानों में विचारित लागत का औचित्य सिद्ध करते हुए प्रस्तुत किया जाए।	डीपीआर का खण्ड 10.2 (पृष्ट-127) 4.35 करोड़ रु. के विद्युत लागत अनुमान का विस्तृत ब्योरा प्रदान करता है। खण्ड 10.3 से 10.9 सार्वजिनक सुविधाओं के अंतर्गत अपेक्षित उपकरणों के विवरण प्रदान करते हैं तथा उसके लिए लागत अनुमान डीपीआर के खंड 10.10 में प्रदान किया गया है। इसके अलावा, यह बताया जाता है कि अनुमानित विद्युत लागत तथा जनोपयोगिता परियोजना की अनुमानित लागत का क्रमशः लगभग 0.6% और 1.3% आकलित की गई हैं तथा ये युक्तिसंगत हैं।
(v)	एमबीपीटी 'विविध मदों' के अंतर्गत शामिल जनोपयोगिताओं की प्रकृति का उल्लेख करे।	जनोपयोगी सेवाओं के लिए रखी गई एक करोड़ रू० की एकमुश्त राशि पर उन मदों को खपाने के संदर्भ में विचार किया गया है जो जनोपयोगी सेवाओं की तालिका में शामिल नहीं की गई हैं तथा उन्हें एक यथार्थवादी अनुमानित परिदृश्य प्रदान करने के लिए रखा गया है, और इस प्रकार कुल परियोजना लागत पर विचार करते हुए यह औचित्यपूर्ण है।
(vi)	सुविधा के लिए प्रस्तावित उपकरण स्थापना योजना बहुउद्देशीय टिर्मिनल के लिए निश्चित उपकरण स्थापना योजना के अनुरूप नहीं है जैसािक अपफ्रंट दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है। इस संबंध में, एमबीपीटी लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा ऑटोमोबाइल्स और सामान्य कार्गो के संचालन के लिए सुविधा में प्रयोग किए जाने के लिए परिकल्पित उपकरणों के प्रत्येक प्रकार की संख्या का औचित्य सिद्ध करने के लिए कार्यकरण के साथ समर्थित एक विश्लेषण प्रस्तुत करे जिससे यह दर्शाया जा सके कि उपकरण के प्रत्येक प्रकार की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए विभिन्न उपकरणों की मात्रा संचालित किए जाने के लिए अनुमानित प्रत्येक कार्गो की मात्रा के अनुरूप है। ऐसा करते समय, एमबीपीटी ऊपर दिए गए कारणों के लिए एमबीपीटी द्वारा लागू की जाने वाली सुविधा की इष्टतम क्षमता में संशोधन को भी ध्यान में रखना चाहिए।	कृपया डीपीआर के अध्याय 8 (पृष्ठ 102) (कार्गो निपटान उपकरण) का अवलोकन करें जिसमें विभिन्न मापदण्डों जैसे डिजाइन आकार, पार्सल आकार, वर्ध क्षमता, निपटान दर, कार्य घंटे, बर्ध की व्यस्तता आदि को तथा विस्तृत परिकलनों को उपकरण को अंतिम रूप प्रदान करने के लिए ध्यान में रखा गया है। आगे यह भी महसूस किया है कि कार्गो के प्रकार पर विचार करते हुए टर्मिनल के लिए उपकरण को विनिर्दिष्ट किया गया है, जिसमें अनेक अन्य टर्मिनलों के विपरीत परियोजना कार्गो शामिल हैं जो परियोजना कार्गो का निपटान नहीं करते हैं। अतः एक—दूसरे के साथ तुलना किया जाना औचित्यपूर्ण नहीं है।
(vii)	एमबीपीटी उपकरण के प्रत्येक प्रकार की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करे। इसके अलावा, प्रत्येक प्रकार की लागत के अवधारण के लिए कार्यकरण भी प्रस्तुत किया जाए जैसािक एमबीपीटी द्वारा इसके परिकलनों में विचारित किया गया है।	डीपीआर में प्रस्तावित तथा बोर्ड द्वारा स्वीकृत लागत को उपकरण की लागत के आधार के रूप में लिया गया है। डीपीआर तैयार करते समय, यह परामर्शक द्वारा किए गए बाजार सर्वेक्षण पर आधारित थी। इसके अलावा, डब्ल्यूपीआई सूचकांक पर विचार करते हुए इसे अद्यतन बनाया गया है। उपकरणों की प्रस्तावित लागत 86.87 करोड़ रु. है तथा यह परियोजना की कुल अनुमानित लागत की 12.48% बैठती है तथा औचित्यपूर्ण है।
(viii)	यह ध्यान में रखते हुए कि व्यवहार्यता रिपोर्ट व्यय की ऐसी प्रकृतियों को नहीं दर्शाती है, एमबीपीटी को सिविल लागतों तथा यांत्रिक लागतों के अंतर्गत विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण तथा परियोजना पर्यवेक्षण @ 7%, आकिस्मकताएं @ 3%, कार्य संविदा कर @ 2.8% तथा पर्यावरणीय लघुकरण लागत @ 0.5% के लिए लागत के विचारण का भी औचित्य देना चाहिए।	व्यवहार्यता रिपोर्ट का खण्ड 11.2 प्रारंभिक, प्रचालनपूर्व व्ययों, आकस्मिक और मार्जिन राशि के लिए 108 करोड़ रू० का प्रावधान करता है। टैरिफ के प्रयोजन के लिए, पत्तन ने आकस्मिकताओं, पर्यवेक्षण, डब्ल्यूसीटी और पर्यावरणीय लघुकरण लागत के लिए 63.83 करोड़ रु. की राशि पर विचार किया है। यह परियोजना कुल अनुमानित लागत का लगभग 9.17% है तथा इस प्रकार यह औचित्यपूर्ण है।
(ix)	सामान्यतयः जनोपयोगी सेवाओं की लागत सिविल लागतों के भाग का निर्माण करती है। तथापि, एमबीपीटी ने इसे यांत्रिक कार्य लागत का भाग माना है। हालांकि कुल पूंजीगत लागत श्रेणीकरण में परिवर्तन के कारण बदलाव नहीं आएगा, इसका प्रचालन लागत पर प्रभाव पड़ेगा क्योंकि यांत्रिक कार्यों में सिविल कार्यों की तुलना में मरम्मत और मूल्यहास का एक उच्च प्रतिशत शामिल होता है। अतः एमबीपीटी को सिविल कार्यों के भाग के रूप में जनोपयोगी सेवाओं की लागत को श्रेणीबद्ध करना चाहिए तथा प्रचालन लागत के अनुमानों को उपयुक्ततः संशोधित करना चाहिए।	जनोपयोगी सेवाएं कुल परियोजना लागत का केवल 1.3% हैं तथा यदि प्रेक्षणों को सही भी किया जाता है, तो वे नगण्य ही होंगे तथा प्रस्तावित टैरिफ पर उनका कोई बड़ा प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसके अलावा, अनेक जनोपयोगी सेवाओं में सिविल और यांत्रिक अवयव शामिल हैं तथा वे एकमुश्त अनुमान में अभाज्य हैं।
(x)	एमबीपीटी ने निर्माण के दौरान ब्याज (आईडीसी) पर पूंजीगत लागत के अनुमान में अलग से विचार किया है। इसे 2008 के अपफ्रंट टैरिफ दिशा–निर्देशों के अनुरूप नहीं पाया गया है।	विविध व्यय के अंतर्गत निर्माण के दौरान ब्याज के लिए विचारित 5 प्रतिशत राशि दिशा—निर्देशों के अनुसार अपफ्रंट भुगतानों, कार्यशील पूंजी मार्जिन तथा आईडीसी के लिए हैं।
(xi)	इसके अलावा, एमबीपीटी ने निर्माण के दौरान ब्याज की लागत के संबंध में विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण और परियोजना पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, कार्य संविदा कर तथा पर्यावरणीय लघुकरण लागत के लिए लागत पर विचार किया है। इस लागत अवयवों पर विचार किए जाने के पीछे तर्काधारों को औचित्यपूर्ण सिद्ध किया जाए विशेष रूप से इस बात को ध्यान में रखते हुए कि उक्त लागत अवयव सिविल तथा यांत्रिक पूंजीगत लागतों के भाग का पहले ही निर्माण कर रहे हैं। "विविध श्रेणी" के अंतर्गत उक्त लागतों पर पुनः विचार किए जाने के फलस्वरूप दोहरी गणना हो जाएगी।	विविध व्ययों पर एकमुश्त के रूप में विचार किया गया है। कुछ विविध व्यय कार्य—निष्पादन के दौरान उत्पन्न होते हैं। समस्त अतिरिक्त कार्यों तथा आनुषंगिक कार्यों को शामिल करने के लिए इसके लिए प्रावधान करना आवश्यक है। अतः इसे दोहरी गणना के रूप में नहीं माना जाना चाहिए।

(सां) 'जलीपयोगी सेवाओ' से संबंधित पूजीगत लागत के अंतर्गत एम्बीपीटी में 0.61 करोड़ रूठ के साध 'पर्यावरणीय संख्यण उपकरण' से संबंधित लागत की एक मत पर विचार किया है। इसे प्रटेक पूजीगत लागत अध्यात हिश्कि कार्य यांक्रिक और विद्युत कार्य, जलीपयोगी सेवाओं और विविद्य कार्य के अंतर्गत एमबीपीटी हारा विचार की गई 0.58 तिवरत की पर्यावरणीय लागुकरण लागत से कुपर देखा गया है। अतः प्रतीवरत लागत अनुमान में विचार की गई 0.61 करोड़ रू. की राशि का औषित्य बताया जाए। 1V श्वातन लागतें (क) जैसा विशान-निर्देशों में निविंदर किया गया है। अतः पूजीगत लागत अनुमान में विचार की गई 0.61 करोड़ रू. की राशि का औषित्य बताया जाए। श्वातन लागतें (क) जैसा विशान-निर्देशों में निविंदर किया गया है, 100 यूनिट प्रति घंटा प्रति क्रेन की विद्युत खपत 3 इंपलएल क्रेनों के प्रयोग की लिए हैं जो प्रत्येक 20 टन क्षमता की उच्च समाता की उच्च समाता वाती घाट क्रेनों के प्रयोग की तिए विद्युत उपयोग की समीमा करनी चाहिए, यदि वह ऐसा करना अपेक्षित समझे। (ख) यदि एमबीपीटी विद्युत उपमोग की समीम्रा करता है, जैसाकि उत्तर उपयोग) तो अठाव प्रत्याच प्रत्युत करना होगा। (ग) इस श्विति पर विचार करते हुए कि प्रत्येक घाट क्रेन 6132 घंटे की अवधि-तक प्रयालन में रहेगी (24 घंट x 365 दिन x 70 प्रतिशत जे आपाय बताया जाए। यह उल्लेखनीय है कि अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों में बहुउत्देशीय वर्थ पर प्रदान वे लागा के समान वाताया जाए। यह उल्लेखनीय है कि अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों में बहुउत्देशीय वर्थ के लिए अपफ्ट टेरिक के निर्वारण में कार्यो के सार्य और ते तिए अपफ्ट टेरिक के मार्या है। (ए) एमबीपीटी को 7.90 रू. पर विचारित विद्युत की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी साम्ध्र प्रस्तुत करने चाहिए। ईचन ख्यः एमबीपीटी को ते 7.90 रू. वर विचार के करने चाहिए। ईचन ख्यः एमबीपीटी को ते 7.90 रू. वर विचार के ले निर्देश में कार्यकरण के विवरण प्रसुत करने चाहिए। ईचन ख्यः एमबीपीटी को ते 7.90 रू. वर विचार के अपोग के अपले से संवर है। विद्युत के लागत के संवरन है। विद्युत के लागत के संवरन है। (विद्युत बिल के प्रति संवरन के वो लागत के संवर है। इसकरण ईचन के विवरण प्रसुत करे।	प्रेक्षण दें ए आग्रह : प्रक्रिनों प्र र विचार आवश्यक करण ला ध्यान में अपेक्षित : की गई रं वेचारण वे विचार वि	टेरिफ के नहीं किया पर विचार हि र किया है नहीं समझ गएगा। इसक ं रखते हुए, नहीं है। सेवाओं के ि के लिए एक किया गया	उद्देश्य और उ जाना चाहिए। किया है, इसने तथा इसकी क्षा झी गई। यह अ के अलावा, टिंग , विद्युत उपमोग है। . प्रति यूनिट अ विचार करते हुं।	तर पर प्रभाव नहीं 20 टन की क्रेन के ता में संशोधन नहीं मुनान है कि बीओटी नल की क्षमता 4.6 की समीक्षा करना रेफ के निर्धारण हेतु के 4000 घंटे दर्शाए
(i) विद्युत लगतः (क) जैसा दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट किया गया है, 100 यूनिट प्रति घंटा प्रति क्रेन की विद्युत खपत 3 ईएलएल क्रेनों के यूयोग के लिए हैं जो प्रत्येक 20 टन क्षमता की है। तथापि, एमबीपीटी ने 30 टन क्षमता की की ज़्क्स साना वाली घाट क्रेनों के प्रयोग के लिए विद्युत उपयोग की समान मात्रा की परिकट्यना की है। एमबीपीटी को विद्युत उपयोग की समीक्षा करनी चाहिए, यदि वह ऐसा करना अपेक्षित समझे। (ख) यदि एमबीपीटी विद्युत उपमोग की समीक्षा करता है, जैसािक ज़पर उल्लेख किया है। द्वार प्रस्तुत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत उपमोग की समीक्षा करता है, जैसािक ज़पर उल्लेख किया गया है, वह एमबीपीटी को इस प्रकार समीक्षित विद्युत उपमोग का आघार प्रस्तुत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत करने हिए कि प्रत्येक घाट क्रेन 6132 घंटे की अवधि—तक प्रचालन में रहेगी (24 घंटे x 365 दिन x 70 प्रतिशत उपयोग), तो 4000 घंटों के लिए विद्युत के उपयोग पर विचार करने का आधार बताया जाए। यह उल्लेखनीय व कि अच्य प्रमुख पत्तन न्यासों में बहुउददेशीय बर्धों के लिए अपफंट टैरिफ के निर्धारण में कार्गों के शिप शोर अंतरण में शामिल उपकरण के प्रचालन के लिए 6132 घंटों पर प्रचालन घंटों को ध्यान में रखा गया है। (घ) एमबीपीटी को 7.90 रु. पर विचारित विद्युत की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए। (विद्युत बिल की प्रति संलग्न नहीं पाई गई) उपकरण ईधन उपमें में व्यक्त के व्यक्त कराने वा विद्युत अनुकरण के व्यक्त कराने वा विद्युत अनुकरण के दर्शन वा विद्युत कराने वा विद्युत कराने वा विद्युत कराने वा विद्युत की प्रति संलग्न नहीं पाई गई)	र विचार आवश्यक करण ला ध्यान में अपेक्षित र वेचारण वे विचार विचार वि	र किया है ह क नहीं समझ गएगा। इसव ं रखते हुए, नहीं है। सेवाओं के ि के लिए एक किया गया	तथा इसकी क्षा झी गई। यह अ के अलावा, टिंम , विद्युत उपमोग लिए अपफ्रंट टैं। ह वर्ष में कार्य है।	ता में संशोधन नहीं गुमान है कि बीओटी नल की क्षमता 4.6 की समीक्षा करना रेफ के निर्धारण हेतु के 4000 घंटे दर्शाए ! लागत प्रति यूनिट
(i) विद्युत लगतः (क) जैसा दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट किया गया है, 100 यूनिट प्रति घंटा प्रति क्रेन की विद्युत खपत 3 ईएलएल क्रेनों के यूयोग के लिए हैं जो प्रत्येक 20 टन क्षमता की है। तथापि, एमबीपीटी ने 30 टन क्षमता की की ज़्क्स साना वाली घाट क्रेनों के प्रयोग के लिए विद्युत उपयोग की समान मात्रा की परिकट्यना की है। एमबीपीटी को विद्युत उपयोग की समीक्षा करनी चाहिए, यदि वह ऐसा करना अपेक्षित समझे। (ख) यदि एमबीपीटी विद्युत उपमोग की समीक्षा करता है, जैसािक ज़पर उल्लेख किया है। द्वार प्रस्तुत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत उपमोग की समीक्षा करता है, जैसािक ज़पर उल्लेख किया गया है, वह एमबीपीटी को इस प्रकार समीक्षित विद्युत उपमोग का आघार प्रस्तुत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विद्युत करने हिए कि प्रत्येक घाट क्रेन 6132 घंटे की अवधि—तक प्रचालन में रहेगी (24 घंटे x 365 दिन x 70 प्रतिशत उपयोग), तो 4000 घंटों के लिए विद्युत के उपयोग पर विचार करने का आधार बताया जाए। यह उल्लेखनीय व कि अच्य प्रमुख पत्तन न्यासों में बहुउददेशीय बर्धों के लिए अपफंट टैरिफ के निर्धारण में कार्गों के शिप शोर अंतरण में शामिल उपकरण के प्रचालन के लिए 6132 घंटों पर प्रचालन घंटों को ध्यान में रखा गया है। (घ) एमबीपीटी को 7.90 रु. पर विचारित विद्युत की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए। (विद्युत बिल की प्रति संलग्न नहीं पाई गई) उपकरण ईधन उपमें में व्यक्त के व्यक्त कराने वा विद्युत अनुकरण के व्यक्त कराने वा विद्युत अनुकरण के दर्शन वा विद्युत कराने वा विद्युत कराने वा विद्युत कराने वा विद्युत की प्रति संलग्न नहीं पाई गई)	र विचार आवश्यक करण ला ध्यान में अपेक्षित र वेचारण वे विचार विचार वि	र किया है ह क नहीं समझ गएगा। इसव ं रखते हुए, नहीं है। सेवाओं के ि के लिए एक किया गया	तथा इसकी क्षा झी गई। यह अ के अलावा, टिंम , विद्युत उपमोग लिए अपफ्रंट टैं। ह वर्ष में कार्य है।	ता में संशोधन नहीं गुमान है कि बीओटी नल की क्षमता 4.6 की समीक्षा करना रेफ के निर्धारण हेतु के 4000 घंटे दर्शाए ! लागत प्रति यूनिट
(कं) जैसा दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट किया गया है, 100 यूनिट प्रति घटा प्रति क्रेन की विद्युत खपत 3 ईएलरल क्रेनों के प्रयोग के लिए हैं जो प्रत्येक 20 टन क्षमता की है। तथापि, एमबीपीटी ने 30 टन क्षमता की जब क्षमता वाली घाट क्रेनों के प्रयोग के लिए विद्युत उपयोग की समान मात्रा की परिकल्पना की है। एमबीपीटी को विद्युत उपयोग की समीक्षा करनी चाहिए, यदि वह ऐसा करना अपेक्षित समझे। (ख) यदि एमबीपीटी विद्युत उपयोग की समीक्षा करता है, जैसािक ऊपर उल्लेख किया गया है, तब एमबीपीटी को इस प्रकार समीक्षित विद्युत उपयोग का आधार प्रस्तुत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विचार करते हुए कि प्रत्येक घाट क्रेन 6132 घंटे की अवधि-तक प्रचालन में रहेगी (24 घंटे x 365 दिन x 70 प्रतिशत उपयोग), तो 4000 घंटों के लिए विद्युत के उपयोग पर विचार करने का आधार बताया जाए। यह उल्लेखनीय है कि अन्य प्रमुख पत्तान न्यासों में बहुउद्देशिय बर्धों के लिए अप्रघट टेरिफ के निर्धारण में कार्गों के शिप शोर अंतरण में शामिल उपकरण के प्रचालन के लिए 6132 घंटों पर प्रचालन घंटों को ध्यान में रखा गया है। (घ) एमबीपीटी को 7.90 रू. पर विचारित विद्युत की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावंजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए। (ii) ईधन व्यवः एमबीपीटी 0.92 करोड़ रू0 के अनुमानित ईधन व्यय के संबंध में कार्यकरण के विदरण प्रस्तुत करे।	र विचार आवश्यक करण ला ध्यान में अपेक्षित र वेचारण वे विचार विचार वि	र किया है ह क नहीं समझ गएगा। इसव ं रखते हुए, नहीं है। सेवाओं के ि के लिए एक किया गया	तथा इसकी क्षा झी गई। यह अ के अलावा, टिंम , विद्युत उपमोग लिए अपफ्रंट टैं। ह वर्ष में कार्य है।	ता में संशोधन नहीं गुमान है कि बीओटी नल की क्षमता 4.6 की समीक्षा करना रेफ के निर्धारण हेतु के 4000 घंटे दर्शाए ! लागत प्रति यूनिट
कंपर उल्लेख किया गया है, तब एमबीपीटी को इस प्रकार समीक्षित विद्युत उपमोग का आधार प्रस्तुत करना होगा। (ग) इस स्थिति पर विचार करते हुए कि प्रत्येक घाट क्रेन 6132 घंटे की अवधि—तक प्रचालन में रहेगी (24 घंटे x 365 दिन x 70 प्रतिशत उपयोग), तो 4000 घंटों के लिए विद्युत के उपयोग पर विचार करने का आधार बताया जाए। यह उल्लेखनीय है कि अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों में बहुउद्देशीय बर्थों के लिए अपफंट टैरिफ के निर्धारण में कार्गों के शिप शोर अंतरण में शामिल उपकरण के प्रचालन के लिए 6132 घंटों पर प्रचालन घंटों को ध्यान में रखा गया है। (घ) एमबीपीटी को 7.90 रु. पर विचारित विद्युत की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए। विद्युत उपमोग की औसत प्रति यूनिट लाग इसके अलावा, पारेषण और वितरण के लिए 7.90 रु. बैठती है। विद्युत की लागत के संलग्न हैं। (विद्युत बिल की प्रति संलग्न नहीं पाई गई) कार्यकरण के विवरण प्रस्तुत करे।	की गई रं वेचारण वे विचार वि विचार वि वि वि वि वि वि वि वि वि वि वि वि वि व	सेवाओं के वि के लिए एक किया गया भग 6.86 रु.	ह वर्ष में कार्य है। : प्रति यूनिट अ विचार करते हु।	के 4000 घंटे दर्शाए कलित की गई है। ! लागत प्रति यूनिट
की अवधि—तक प्रचालन में रहेगी (24 घंटे x 365 दिन x 70 प्रतिशत उपयोग), तो 4000 घंटों के लिए विद्युत के उपयोग पर विचार करने का आधार बताया जाए। यह उल्लेखनीय है कि अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों में बहुउद्देशीय बर्थों के लिए अपफंट टैरिफ के निर्धारण में कार्गों के शिप शोर अंतरण में शामिल उपकरण के प्रचालन के लिए 6132 घंटों पर प्रचालन घंटों को ध्यान में रखा गया है। (घ) एमबीपीटी को 7.90 रु. पर विचारित विद्युत की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए। विद्युत उपभोग की औसत प्रति यूनिट लाग इसके अलावा, पारेषण और वितरण के लिए 7.90 रु. बैठती है। विद्युत की लागत के संलग्न हैं। (विद्युत बिल की प्रति संलग्न नहीं पाई गई) इंधन व्ययः एमबीपीटी 0.92 करोड़ रू0 के अनुमानित ईंधन व्यय के संबंध में कार्यकरण के विवरण प्रस्तुत करे। उपकरण ईंधन उपभी (लीटर/ घं मोबाइल हार्बर क्रेन	वेचारण वे विचार वि त लगभ र 15%	के लिए एक किया गया भग 6.86 रु. घाटों पर	ह वर्ष में कार्य है। : प्रति यूनिट अ विचार करते हु।	के 4000 घंटे दर्शाए कलित की गई है। ! लागत प्रति यूनिट
के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए। विद्युत उपभोग की औसत प्रति यूनिट लाग इसके अलावा, पारेषण और वितरण के लिए 7.90 रु. बैठती है। विद्युत की लागत के संलग्न हैं। (विद्युत बिल की प्रति संलग्न नहीं पाई गई) एमबीपीटी 0.92 करोड़ रू० के अनुमानित ईंधन व्यय के संबंध में कार्यकरण के विवरण प्रस्तुत करे। उपकरण ईंधन उपभे (लीटर/ धं मोबाइल हार्बर क्रेन	7 15%	घाटों पर	विचार करते हु	। लागत प्रति यूनिट
इसके अलावा, पारेषण और वितरण के लिए 7.90 रु. बैठती है। विद्युत की लागत के संलग्न हैं। (विद्युत बिल की प्रति संलग्न नहीं पाई गई) (गं) इंधन व्ययः एमबीपीटी 0.92 करोड़ रू० के अनुमानित ईंधन व्यय के संबंध में कार्यकरण के विवरण प्रस्तुत करे। उपकरण ईंधन उपभे (लीटर/ धं मोबाइल हार्बर क्रेन	7 15%	घाटों पर	विचार करते हु	। लागत प्रति यूनिट
(ii) ईधन व्ययः एमबीपीटी 0.92 करोड़ रू० के अनुमानित ईंधन व्यय के संबंध में कार्यकरण के विवरण प्रस्तुत करे। उपकरण ईधन उपभे (तीटर/ घं				
उपकरण ईंधन उपभे (लीटर/ घं मोबाइल हार्बर क्रेन		लेका नीचे द	री गई है:	
मोबाइल हार्बर क्रेन		घंटों की संख्या	दर (सं0 / लीटर)	राशि (लाख में)
	15	4000	56	33.60
फोर्कलिपट	7	4000	56	15.68
5 टी क्षमता की फोर्कलिफ्ट	7	4000	56	15.68
रबड़ टायर्ड क्रेन	12	4000	56	26.88
कुल	12	4000	36	91.84
(iii) लाइसेंस शुल्कः एमबीपीटी ने 50/- रु. प्रति वर्ग मी. प्रति माह के तौर पर लाइसेंस शुल्क दर्शाया है। तथापि, इसने लाइसेंस शुल्क के आकलन के लिए विचारित क्षेत्र के परिमाण को नहीं दर्शाया है। इसके अलावा, अपेक्षित विवरणों/कार्यों के अभाव में 2.10 करोड़ रू० की लाइसेंस शुल्क राशि की सटीकता की जांच करना संभव नहीं पाया गया। अतः एमबीपीटी को इसके दरों के स्तर का संदर्भ देते हुए उक्त दर पर विचारण हेतु आधार प्रस्तुत करना चाहिए जिसे आवश्यक कार्यकरणों द्वारा समर्थित किया गया हो।	ृत निर्धार	रिण नीचे दि	देया गया है:	
V वार्षिक राजस्व आवश्यकता का प्रभाजनः				
(i) हालांकि एमबीपीटी ने 90:5:5 के अनुपात में निपटान प्रभारों, भण्डारण प्रभारों और विविध प्रभारों के मध्य कार्गो संचालन क्रियाकलाप से संबंधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) को प्रभाजित किया है, एमबीपीटी ने प्रत्येक कार्गो मद के लिए निपटान प्रभारों, भण्डारण				

	प्रभारों और विविध प्रभारों का अवधारण करने के लिए एआरआर के	
	अगे प्रभाजन को दर्शाते हुए कार्यकरणों को प्रस्तुत नहीं किया है। अतः	
	एमबीपीटी इस संबंध में विस्तृत आकलनों को प्रस्तुत करे।	
(;;)	इसी प्रकार, एमबीपीटी ने बर्थिंग क्षमता से संबंधित एआरआर से	
(ii)	प्रस्तावित बर्थ हायर प्रभारों का आकलन करने के लिए कार्यकरण	
	प्रस्तुत नहीं किया है।	
X/T	दरों का मापक्रम	
VI.	दरा का नापक्रन	
(i)	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित टैरिफ अनुसूची में, निम्नलिखित	
(1)	किमयां देखी गई हैं:	
	प्रापा प्रा गर् ह	
	(क) दरों के मापक्रम में प्रयुक्त शब्दों के लिए कोई परिभाषा प्रस्तावित	एक पूर्ण टैरिफ अनुसूची प्रस्तुत की गई है जिसमें टीएएमपी द्वारा यथाप्रस्तावित परिभाषाएं और
	नहीं की गई है।	शर्ते शामिल हैं
	101 471 10 01	We will keep of
	(ख) बर्थ हायर के उद्ग्रहण के संदर्भ में कोई शर्त प्रस्तावित नहीं की	घाट-शुल्क में अनेक सेवाएं शामिल हैं, जैसे श्रम, श्रम का प्रबंधन और पर्यवेक्षण, कार्गो का
	गई है।	नियत्रंण और पर्यवेक्षण, कार्गो संचालन उपकरण का प्रचालन और अनुरक्षण, सामुद्रिक संरचना,
	14.61	ड्रेजिंग आदि शामिल है।
		XIII WILL CI
		प्रस्तावित अनुसूची में उक्त टिप्पणी समाविष्ट की गई है।
	(ग) प्रस्तावित संचालन प्रभारों के अंतर्गत शामिल किए जाने वाली	3%
	सेवाओं को सूचीबद्ध करने वाली एक टिप्पणी प्रस्तावित की जाए।	
	~ - ,	
	(घ) भण्डारण प्रभार अनुसूची के अंतर्गत इस आशय की एक टिप्पणी	दर के प्रस्तावित मापक्रम में 16.96 प्रति मीट्रिक टन का विविध प्रभार प्रस्तावित किया गया है।
	अंतर्विष्ट की जाए कि उस अवधि के लिए कोई भण्डारण प्रभार प्रोद्भूत	इसे दर्शाने वाला आकलन कार्यकरण में समाविष्ट कर दिया गया है।
	नहीं होंगे जिसके दौरान टर्मिनल प्रचालक प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए	
	जाने पर टर्मिनल प्रचालक की ओर से प्रवृत्त कारणों से कार्गो वितरित	
	करने की स्थिति में नहीं है, जैसाकि अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों में	
	निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ संबंधित दरों के मापक्रम में निर्दिष्ट किया गया	
	है।	
	(ड.) ''विविध प्रभारों'' के लिए दरें प्रस्तावित नहीं की गई हैं।	
	(च) विविध प्रभारों के उद्ग्रहण द्वारा शामिल की गई सेवाओं की सूची	
	विनिर्दिष्ट की जाएं।	
	(छ) पत्तन द्वारा मुद्रास्फीति के प्रति टैरिफ सीमाओं के सूचकांकीकरण	उपर्युक्त (ड.) की ध्यान में रखते हुए (च) लागू नहीं है।
	के संबंध में टैरिफ अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित	
	नहीं की गई है।	
	एमबीपीटी को उक्त संदर्भित किमयों पर ध्यान देना चाहिए तथा एक	
(11)	पूर्ण टैरिफ अनुसूची प्रस्तावित करनी चाहिए।	
(ii)	प्रस्तावित टारफ अनुसूचा म, एमबापाटा न आयात कागा के लिए 3	(एमबीपीटी ने एक ऐसी रीति से शर्तों को संशोधित कर दिया है कि टिप्पणी निर्यात कार्गों के
	दिन तथा निर्यात कार्गों के लिए 7 दिन की निःशुल्क, अवधि प्रस्तावित	लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि–विनिर्दिष्ट करती है।)
	की है। इसे अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के अनुरूप नहीं पाया गया है। एमबीपीटी दिशा-निर्देशों में निर्धारित किए	
	गए अनुसार निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करे।	
1/11	निष्पादन मानकः	
VII.		वस्त्रमा शास्त्र से शास्त्रस्य से दिया गाणेग में च्या गण गण्या गणकी च्या गणे के
	एमबीपीटी ने निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं। यथानिर्दिष्ट सांकेतिक मानदण्ड हैं – लौह एवं स्टील तथा सामान्य कार्गो के मामले में	इष्टतम क्षमता के आकलन के लिए प्रयोग में लाए गए मानदण्ड प्रस्तावित उपकरणों की अधिकतम दर पर आधारित हैं। तथापि, निष्पादन मानकों के लिए प्रस्तावित मानदण्ड उनसे
	प्रतिदिन ४००० टन, आटोमोबाइल्स के मामले में प्रतिदिन ३००० यूनिट और समान्य कार्गो के संबंध में प्रतिदिन २५०० टन। जब इन सांकेतिक	न्यूनतम हैं जिनका अनुरक्षण ग्राही द्वारा किया जाना अपेक्षित है तथा उन्हें पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराए गए आदर्श रियायत करार के परिशिष्ट 15 से लिया गया है। अतः निष्पादन
	मानदण्डों की तुलना एमबीपीटी द्वारा इष्टतम क्षमता आकलन में	हारा उपलब्ध कराएँ गए आदरा रियायत करार के पाराराष्ट्र 15 से लिया गया है। अते. निपादन मानकों की समीक्षा पर विचार नहीं किया गया। इसके अलावा, अधिसंख्यक कार्गो तथा परियोजना
	विचारित प्रतिदिन की आउटपुट से की जाती है, तो ये निम्न प्रतीत	की टर्मिनल सुविधाओं पर विचार करते हुए, आदर्श रियायत करार में निर्दिष्ट न्यूनतम निष्पादन
	होते हैं। अतः एमबीपीटी को निष्पादन मानदण्डों की समीक्षा करनी	मानकों को ही उपयुक्त समझा गया।
	चाहिए। इसके साथ ही विभिन्न कार्गी के लिए निष्पादन मानकों को	ा विस्त वर्ग स्त ० वर्षुपर्स रावला वर्षा ।
	प्रशासित करने वाली शर्तें भी प्रस्तावित करनी चाहिए।	
	AVIII AND AVAILABLE AND THE BANDLE AND THE BANDLES AND THE BAN	

- 5.1 इस मामले पर एक संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 18 अक्तूबर, 2013 को हुई थी। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर पाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी, संबंधित प्रयोक्ताओं तथा प्रयोक्ताओं तथा प्रयोक्ता संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।
- 5.2 संयुक्त सुनवाई के दौरान, एमबीपीटी के ध्यान में यह लाया गया कि हमारे द्वारा दिनांक 3 अक्तूबर 2013 के समसंख्यक पत्र के माध्यम से मांगी गई जानकारी के प्रत्युत्तर में पत्तन द्वारा उनके दिनांक 08 अक्तूबर 2013 के पत्र द्वारा दिए गए उत्तर में खामियां पाई गई थीं। सुनवाई के दौरान एमबीपीटी तत्काल ही अपेक्षित जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए सहमत हुआ। तदनुसार, एमबीपीटी ने अपने दिनांक 22 अक्तूबर 2013 के पत्र के माध्यम से स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए। संयुक्त सुनवाई के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना तथा उस पर एमबीपीटी के उत्तर को नीचे तालिका के रूप में दिया गया है:

क्रम सं.	सुनवाई के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी	एमबीपीटी का उत्तर
(i)	एमबीपीटी संचयन क्षेत्र के संदर्भ में प्रस्तावित कुल क्षेत्र तथा विभिन्न आनुषंगिक प्रयोजनों के लिए अपेक्षित क्षेत्र के आवटंन के विवरण प्रस्तुत करे।	बर्ध पर 55000 वर्ग मी. (550 मीटर x 100 मीटर) का क्षेत्र तथा इंदिरा गोदी में 35000 वर्ग मी. क्षेत्र आबंटन के लिए प्रस्तावित किया गया है। डीपीआर का खण्ड 7.5 प्रस्तावित परियोजना के लिए अपेक्षित भण्डारण क्षेत्र से संबंधित है। समस्त क्षेत्र संभावित बोलीदाता को आवंटित किया जाएगा तथा बोलीदाता भण्डारण के क्षेत्र को वास्तविक आवश्यकता के अनुसार आनुषंगिक प्रयोजनों में विभाजित करेगा। ऑटोमोबाइल्स का आगे भण्डारण खुले क्षेत्र में प्रस्तावित है। दशाया गया भण्डारण क्षेत्र केवल सांकेतिक है। बीटीओ प्रचालक को लवीलापन प्रदान करना उपयुक्त समझा गया है।
(ii)	एमबीपीटी के उत्तर में 87%, 9% और 4% पर क्रमशः लौह और स्टील तथा परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स और सामान्य कार्गो के हिस्से पर विचार करने के लिए आधार नहीं दिया गया है। सुविधा पर निपटान के लिए प्रस्तुत कार्गो के प्रकार के लिए आधार प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2009-04 से 2009-10 तक के 7 वित्तीय वर्षों के लिए एमबीपीटी में निपटान किया गया पण्यवार परियात, उनके सीएजीआर, इन वित्तीय वर्षों में एमबीपीटी में कुल परियात में विभिन्न पण्यों का हिस्सा, एमबीपीटी में कुल परियात की आयात और निर्यात संरचना, निपटान किए जाने वाले पण्यों की औद्योगिकी प्रवृत्ति और उनके आंकड़े, भावी दृष्टिकोण, पण्यों की प्रमुख कंपनियों के आयात और निर्यात के विकास पर फीडबैक, अवसंरचना निवेशों के संदर्भ में भावी प्रावेशक ओर राष्ट्रीय विकास आदि पर लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स और सामान्य कार्गो के हिस्से पर विचार करने के लिए आधार का आकलन करने के लिए विचार किया गया है। डीपीआर का अध्याय 5 (मुंबई पत्तन न्यास में परियात परिवृश्य) प्रस्तावित अपतट बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ पर कुल परियात और वैयक्तिक परियात पर विचार करते समय विचारित आधार से संबंधित है।
(iii)	इस बात पर विचार करते हुए कि किसी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के दिशा—निर्देशों में निर्दिष्ट शुष्क थोक कार्गों के लिए प्रतिदिन 10000 टन की निपटान दर 20 टन की 3 ईएलएल क्रेनों की तैनाती के संदर्भ में है तथा चूंकि एमबीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा पर 30 टन की उच्चतर क्षमता वाली 3 घाट क्रेनें तैनात करने पर विचार किया है, जो बेहतर निपटान दर हासिल करने की स्थिति में होंगी, एमबीपीटी को अनुरोध किया गया था कि वह एमबीपीटी द्वारा 10000 टन प्रतिदिन एक बर्थ पर विचार की गई लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य कार्गो के लिए निपटान दर की समीक्षा करे। इस संबंध में, एमबीपीटी उत्तर दिया है कि 30 टन की क्रेनों की क्षमता कार्गो को निपटान करने के लिए प्रदान कराई गई है। इस संबंध में एमबीपीटी सुविधा में निपटान के लिए प्रस्तावित कार्गो मिक्स में परियोजना कार्गो के हिस्से के संदर्भ में उच्च क्षमता वाली क्रेनों की तैनाती की व्यवहार्यता बताए। परियोजना के ऐसे हिस्से को भी दर्शाया जाना चाहिए।	प्रस्तावित सुविधा में 30 टन की उच्चतर क्षमता वाली 3 घाट क्रेनों की स्थापना पर प्रस्तावित परियोजना आवश्यकता के आधार पर विचार किया गया है जो भारी सामान को चढ़ाने और उतारने, अतिआयामी कार्गो तथा परियोजना कार्गो आदि का निपटान भी करेगी। चूंकि ये क्रेनें पोतों की अपनी क्रेनों द्वारा निपटान किए जा रहे कार्गो के अलावा परियोजना कार्गो का संचालन करेंगी, कार्गो के लिए निपटान दर पर टीएएमपी के दिशा—निर्देशों के अनुसार 20 टन वाली घाट क्रेनों पर विचार करते हुए 10000 टन प्रति दिन के रूप में विचार किया गया है। इसके अलावा, क्षमता को गणितीय अनुपात से बढ़ाया नहीं जा सकता है।
(iv)	इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमबीपीटी ने एमएचसी की स्थापना की परिकल्पना की है, एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य कार्गो, दोनों की इष्टतम क्षमता का निर्धारण करने के लिए 12500 टन पर उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर पर विचार करे, जैसाकि अन्य उन मामलों में होता है जहां एमएचसी की स्थापना परिकल्पित है। एमबीपीटी का उत्तर उठाए गए प्रश्न का जवाब नहीं देता है। अतः एमबीपीटी लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य कार्गो, दोनों की इष्टतम क्षमता के निर्धारण में 12500 टन पर उत्पादकता पर विचार करे।	इस कार्यालय ने पहले ही कहा है कि सुविधा में भी लिफ्ट और परियोजना कार्गो पर विचार करते हुए मोबाइल हार्बर क्रेन को एक अनिवार्य उपकरण के रूप में प्रस्तावित किया गया है। इसके अलावा, यह भी बताया जाता है कि निपटान दर पर अकेले विचार नहीं किया जा सकता है तथा यह अनेक अन्य कारकों पर भी निर्भर करती है। इस क्रेन पर एक ईएलएल क्रेन के एवजी के रूप में भी विचार किया जा सकता है। ईएलएल क्रेन तथा मोबाइल हार्बर क्रेन की पूंजीगत लागत क्रमशः 18 करोड़ रु. और 20 करोड़ रु. है।
(v)	3 घाट क्रेनों के आधार पर एक बर्थ की क्षमता का आकलन करके एमबीपीटी ने एक बर्थ की क्षमता को 2 से गुणा करके दो बर्थों की क्षमता का आकलन किया है। दूसरे शब्दों में, इसके परिणामस्वरूप सुविधा में 6 घाट क्रेनों की स्थापना होगी। इसके स्थान पर, एमबीपीटी ने केवल 3 घाट क्रेनों की स्थापना परिकल्पित की है। दूसरे बर्थ के प्रचालन के लिए उपकरण योजना को दर्शाया जाए। चूंकि एचएमसी के वैज्ञानिक प्रयोजन को दर्शाया नहीं गया है, एमबीपीटी को यह पुष्टि करनी चाहिए किए क्या एक एमएचसी की स्थापना दूसरे बर्थ में 3 घाट क्रेनों के बदले में की गई है।	चेन्नई पत्तन न्यास में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित आरओ—आरओ—सह-बहुउद्देशीय बर्थ और मल्टीलेवल कार पार्क की सुविधा तथा मुंबई पत्तन-न्यास में प्रस्तावित अपतट बहुउद्देशीय कोर्गो बर्थ कुल परियात, क्षमता, कैपेक्स, ओपेक्स, कार्गो मिक्स और पोत आकार आदि के संदर्भ में दो मिन्न परियोजनाएं हैं जिनकी मिन्न-मिन्न विशेषताएं हैं। अतः इनके बीच तुलना औचित्यापूर्ण नहीं है। ऑटोमोबाइल्स के लिए 3000 यूनिट प्रतिदिन की निपटान दर पर परामर्शक द्वारा तैयार किए गए विस्तृत विश्लेषण के आधार पर विचार किया गया है तथा इसे डीपीआर में दर्शाया गया है (पृष्ठ XXI)। इसके अलावा, यह उल्लेख किया जाता है कि मुंबई पत्तन न्यास में तट से 1 किमी. दूर प्रस्तावित अपतट बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ की स्थापना के कारों के निपटान पर अपने प्रभाव होंगे जब इसकी तुलना चेन्नई पत्तन पर विकसित की जाने वाली आरओ—आरओ—कम—बहुउद्देशीय बर्थ और मल्टीलेवल कार पार्क से की जाती है। 3000 पीसीयू की निपटान दर युक्तिसंगत है। पत्तन का उत्तर उठाए गए प्रश्न से प्रासंगिक नहीं है।
(vi)	प्रस्ताव में, दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट 20 टन की 3 क्रेनों के स्थान पर उच्च क्षमता वाली 3 क्रेनों	मोबाइल हार्बर क्रेन की स्थापना के लिए कारण हमारे दिनांक 8 अक्तूबर 2013 के उत्तर में पहले ही बताए जा चुके हैं। डीपीआर का अध्याय 8.2 उन मापदण्डों का विवरण देता है जिन्हें आवश्यकता का आकलन करने के लिए ध्यान में

	(30 टन) की स्थापना की परिकल्पना है। ऐसा किए जाने से, 10000 टन प्रतिदिन के स्थान पर 3 घाट क्रेनों के लिए 12500 टन प्रतिदिन की	रखा गया। भारी लिफ्ट, अति—आय आवश्यकता माना गया है। अतः यह				
	प्रस्तावित निपटान दर का विचारण प्रति बर्थ क्षमता आकलन के विचारण के लिए उपयुक्त प्रतीत नहीं होता है।					
(vii)	यह स्पष्ट नहीं है कि तट से 1 किमी. दूर एमबीपीटी पर प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो बर्ध की स्थापना 3000 कार प्रति दिन की प्रस्तावित निपटान दर के विचारण को किस प्रकार औचित्यपूर्ण ठहराती है (सीएचपीटी के मामले में 90 प्रतिशत निपटान दर पर विचार किया गया)। एमबीपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	(एमबीपीटी ने इस बिंदु पर प्रतिक्रिय	॥ व्यक्त नहीं	की है।)		
(viii)	पूंजीगत लागतों के अद्यतनीकरण की कार्यप्रणाली न तो 18 सितम्बर 2013 के प्रस्ताव के साथ भेजी गई है और न ही एमबीपीटी द्वारा भेजे गए प्रश्नों के उत्तरों के साथ एमबीपीटी को अपेक्षित जानकारी प्रेषित करनी है।	पूंजीगत लागत के अद्यतनीकरण वि करते समय डीपीआर के साथ अग्रे एक प्रति संलग्न है।				
(ix)	विशिष्ट प्रश्न के बावजूद, एमबीपीटी ने लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के निपटान के लिए सुविधा में प्रयोग किए जाने के लिए परिकित्पत उपकरण के प्रत्येक प्रकार की संख्या का औचित्य बताने तथा यह दर्शाने के लिए कार्यप्रणाली के साथ समर्थित कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है कि उपकरण के प्रत्येक प्रकार की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए विभिन्न उपकरणों की मात्रा निपटान के लिए अनुमानित किए जाने वाले प्रत्येक कार्गो के अनुरूप है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया उत्तर सामान्य प्रकृति का है। अतः एमबीपीटी से पुनः अनुरोध है कि वह इस संबंध में अपेक्षित जानकारी प्रेषित करे।	उपकरण संदे लौह एवं स्टील 3 एमर्ट	डिजाइन पोर 60000 डी 60000 डी 8000 पीर 45000 डी र गिरियोजना को वार्षिक श-प्रवाह	त आकार स्वचारित पोत आकार डिब्ल्यूटी डिब्ल्यूटी चियू (अधिकतम) डिब्ल्यूटी विचारित पार्सल आ 25000 टन से 45000 3000 पीसीयू से पीसीयू 10000 टन से कम चरणों में विभाजित किष्	कार टन 4000 ए जाने का प्रस्ताव है पोत तट पर आएगा अथवा कहीं और रेल माउंटेड एवं विद्युत द्वारा प्रचालित घाट क्रेनें – 30 एमटी संख्या–5 मोबाइल हार्बर क्रेन–संख्या 1	उपकरणों को चरणवार भण्डारणों में उपकरण मेबाइल क्रेनें
		20 एम		3000 यूनिट / दिन 5000 टीपीडी	यथा अपेक्षित स्वतः लोडिंग	071 - 707D 0400 - 77
(x)	सिवाय यह बात कहने के कि विद्युत लागत के अनुमान के लिए 4000 प्रचालन घंटे दिशा—निर्देशों के अनुरूप हैं, एमबीपीटी ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि विद्युत लागत के आकलन के लिए 6132 प्रचालन घंटों पर क्यों विचार नहीं किया जा सकता है। एमबीपीटी स्थित स्पष्ट करे।	4000 कार्य घंटों का मानदण्ड हमा घंटों के प्रचालन घंटों पर विचार आबंटन तथा प्रस्तावित एसओआर भी संलग्न है।	करते हुए, वा को संशोधित	र्षिक प्रचालन और अनु किया गया है और यह	रक्षण लागत अनुमान, संलग्न है। प्रस्तावित	राजस्व आवश्यकता का
(xi)	विद्युत बिल की प्रति संलग्न नहीं पाई गई। एमबीपीटी इसे संलग्न करे।	विद्युत बिलों की फोटो प्रतियां संलग	. •		-	
(xii)	विविध प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए शामिल की गई सेवाओं की सूची निर्दिष्ट नहीं की गई है। एमबीपीटी	ऊपर विनिर्दिष्ट विविध प्रभार समस्त स्वीपिंग, कार्गो का वजन करना, ड			एक मिश्रित प्रभार है,	जैसे घाट पर कार्गों की

(xiii)	एमबीपीटी ने मुद्रास्फीति के लिए टैरिफ सीमाओं के सूचकांकीरण संबंध में टैरिफ अनुसूची में इस आशय की एक सामान्य टिप्पणी निर्देष्ट की है कि टैरिफ सीमाएं 1 जनवरी, 2011 से प्रासंगिक वर्ष में 1 जनवरी के बीच उत्पन्न होने वाले डब्ल्यूपीआई अंतरों के 60% की सीमा तक सूचकांकित की जाएंगी। जब पूंजीगत लागत अनुमानों को वर्ष 2013 के संदर्भ में अद्यतन बनाया गया है, सूचकांकीकरण के प्रयोजन के लिए वर्ष 2011 पर विचार करने का कारण स्पष्ट नहीं है। एमबीपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	टैरिफ सीमाएं मुद्रास्फीति के लिए सूचकांकित की जाएंगी परंतु ऐसा केवल 1 जनवरी, 2013 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में उत्पन्न होने वाले अंतरों के 60 प्रतिशत की सीमा के भीतर ही किया जाएगा। टैरिफ सीमाओं में ऐसे स्वतः समायोजन प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक ही

5.3 संयुक्त सुनवाई के दौरान हमारे द्वारा उठाए गए बिंदुओं का 22 अक्तूबर, 2013 के पत्र द्वारा उत्तर देते हुए, एमबीपीटी ने प्रचालन लागतों का भाग बनने वाली विद्युत एवं ईंधन लागतों के संबंध में इसके प्रस्ताव का अद्यतनीकरण किया है। इसके फलस्वरूप, वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं में परिवर्तन आया है तथा प्रस्तावित दरों में तदनुरूपी बदलाव हुआ है। एमबीपीटी द्वारा इसके विवरणों की तारीख के पत्र के माध्यम से इसके मूल्य प्रस्ताव में अतर्विष्ट मापदण्डों के बीच तुलनात्मक स्थिति का विवरण नीचे दिया गया है:—

क्रम सं.	एमर्ब	ोपीटी व	के दिनांक 18	सितम्बर, 2013 व	हे प्रस्ताव में अं	तर्विष्ट अनुमान	एमबीपी	टी के दिनांक	२२ अक्तू	•	के पत्र के आवरण में अन्यान	उसके द्वारा प्र	रस्तुत संशोधित	
ч.			वि	वरण		रू० करोड़ में				विवरण	अनुमान		रू० करोड़ में	
कार्गो र	संचालन क्रि	याकला		और अनुरक्षण ला	गत	(10 17 (19)	1			11111			10 4119 1	
1.		100 यू	नेट / घंटे / क्रे	जेन)X(3 क्रोनें) X		0.95	विद्युत (रू० / यूरि		घंटे / क्रेन)	x (3 क्रेनें)	x (6132 कार्य घ	iटे) (7.9	1.4	
2.	ईधन ला		2, 19)			0.92	ईधन ला						1.4	
3.	`		नुरक्षण लागत			5.52		भौर अनुरक्षण [ः]	लागत					
	(क) सिवि	वेल का	<u>२</u> र्य			4.08	(क) सिवि	वेल कार्य					4.0	
	(ख) यांनि	त्रेक औ	र विद्युत कार्य	i		5.56		त्रेक और विद्युत	त कार्य				5.5	
1.	बीमा		3			5.44	बीमा						5.44	
5.	मूल्यहास						मूल्यहास							
	(क) सिर्गि	वेल का	र्य			13.61	(क) सिवि	वेल कार्य					13.6	
			र विद्युत कार्य	f		11.51		त्रेक और विद्युत	त कार्य				11.5	
6.	लाइसेंस					2.10	लाइसेंस						2.1	
7.	सिविल ३	और यां	त्रेक कार्यों प	र अन्य व्यय		27.19	सिविल ३	और यांत्रिक क	गर्यों पर अ	ान्य व्यय			27.19	
	कुल प्रच	ालन अं	र अनुरक्षण	लागतें (कार्गो नि	पटान)	71.36	कुल प्रच	ालन और अनु	रक्षण लाग	ातें (कार्गो f	नेपटान)		72.3	
कार्गो (निपटान कि	गकलाए	र से संबंधित	वार्षिक राजस्व अ	विष्यकता									
1.				(पूंजीगत लागत व		87.02	नियोजित	पूंजी पर धन	प्राप्ति (पूंज	नीगत लागत	न का 16%)		87.0	
2.	प्रचालन	और ३	अनुरक्षण लाग	त		71.36	प्रचालन	और अनुरक्षण	ा लागत				72.15	
	कुल राज	ास्व आ	वश्यकता			158.37	कुल राज	कुल राजस्व आवश्यकता					159.3	
राजस्व	। आवश्यकत	काअ	ाबंट न											
	कार्गो नि	पटान !	प्रभार (९०%)			142.54	कार्गो नि	पटान प्रभार (९	90%)				143.4	
	भण्डारण	प्रभार	(5%)			7.92		प्रभार (5%)	,				7.9	
	विविध प्र					7.92		भार (5%)		7.9				
			वश्यकता (का	र्गो निपटान)		158.37		स्व आवश्यक	ता (कार्गो	निपटान)			159.3	
प्रस्तावि	त दर मापव्र	р म												
				घाटशुल्क प्रभा	र						घाटशुल्क प्रभार			
	जलयान प्रकार	का	लौह एवं स्टील	ऑटोमोबाइल्स	सामान्य कार्गी	यूनिट		जलयान प्रकार	का	लौह एवं	ऑटोमोबाइल्स	सामान्य कार्गी	यूनिट	
	घाटशुल्क	पभार	VOICE		371111			74/1		स्टील		9/1/11		
	विदेशी	7 11 (239.68	3840.96	68.91	प्रति एमटी		घाटशुल्क	प्रभार		<u> </u>			
						अथवा पीसीयू		विदेशी		241.18	3865.08	69.34	प्रति	
	तटीय		143.81	2265.18	41.33	प्रति एमटी							एमटी	
						अथवा पीसीयू							अथवा पीसीय	
1 1								1		1	1	1	11,111,2	
				भण्डारण शुल्क				तटीय		144.71	2279.41	41.59	प्रति	

		दिन के लिए	40वें दिन के लिए	बाद से						अथवा पीसीयू
लौह और स्टील, सामान्य	प्रति टन प्रति दिन	5.27	7.90	10.53				भण्डारण शुल्क		-
						पण्य	इकाई	पहले से 20 दिन	21 से	41वें दिन
ऑटोमोबाइल्स		56.18	190.44	280.88				के लिए		के बाद
						ਜੀਵ ਐਂਹ ਹਵੀਜ਼	ਜੀਤ	F 20		से 10.60
	AIG 14.1							5.30	7.55	10.00
							प्रति			
							दिन			
						ऑटोमोबाइल्स	प्रति	56.53	141.32	282.65
							वाहन			
		स्टील, सामान्य प्रति दिन कार्गो	लौह और प्रति टन 5.27 स्टील, सामान्य प्रति दिन कार्गो ऑटोमोबाइल्स प्रति वाहन	लौह और प्रति टन 5.27 7.90 स्टील, सामान्य प्रति दिन कार्गो अंटोमोबाइल्स प्रति वाहन	लौह और प्रति टन 5.27 7.90 10.53 स्टील, सामान्य प्रति दिन कार्गो अॉटोमोबाइल्स प्रति वाहन	लौह और प्रति टन 5.27 7.90 10.53 स्टील, सामान्य प्रति दिन कार्गो ऑटोमोबाइल्स प्रति वाहन	के लिए लौह और प्रति टन 5.27 7.90 10.53 स्टील, सामान्य प्रति दिन कार्गो ऑटोमोबाइल्स प्रति वाहन	लौह और प्रति टन 5.27 7.90 10.53 स्टील, सामान्य प्रति दिन कार्गो प्रप्य इकाई ऑटोमोबाइल्स प्रति विन प्रति	लौह और प्रति टन 5.27 7.90 10.53 स्टील, सामान्य कार्गो प्रति दिन प्रति विन प्रति वाहन वाहन प्रति वाहन वाहन वाहन वाहन वाहन वाहन वाहन वाहन	लौह और प्रति टन 5.27 7.90 10.53 स्टील, सामान्य कार्गो प्रति दन पहले से 20 दिन के लिए पण्य इकाई पहले से 20 दिन के लिए लौह और स्टील, प्रति दन फ्रिति दन पण्य इकाई पहले से 20 दिन के लिए लौह और स्टील, प्रति दन फ्रिति दिन आँटोमोबाइल्स प्रति वाहन प्रति दिन पण्य कार्गो टन प्रति वाहन प्रति

6.1 एमबीपीटी द्वारा इसके दिनांक 22 अक्तूबर, 2013 के पत्र के आवरण के अंतर्गत किए गए निवेदन से यह देखा गया था कि एमबीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान उठाए गए सभी मुद्दों का निवारण नहीं किया। तदनुसार, एमबीपीटी को दिनांक 23 अक्तूबर, 2013 के हमारे पत्र द्वारा अपेक्षित जानकारी / स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने अपने दिनांक 28 अक्तूबर, 2013 के पत्र द्वारा इस संबंध में अपना उत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी तथा उस पर एमबीपीटी के उत्तरों को नीचे तालिका के रूप में दिया गया है:—

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी	एमबीपीटी का उत्तर
(i)	इस बात पर विचार करते हुए कि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट शुष्क थोक कार्गो के लिए प्रतिदिन 10000 टन की	इस कार्यालय ने पहले ही यह कहा है कि 30 टन क्षमता वाली क्रेनों पर हैवी लिपट, अति—आगामी कार्गो, परियोजना कार्गो आदि के साथ—साथ अन्य कार्गो को उतारने
	निपटान दर 20 टन की 03 ईएलएल क्रेनों की तैनाती के संदर्भ में है, तथा	और चढ़ाने का संचालन करने हेतु विचार किया गया है। इसके अलावा, मोबाइल
	चूंकि एमबीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा पर 30 टन की उच्च क्षमता वाली 3 घाट	हार्बर क्रेन द्वारा प्रदान किए जाने वाले लचीलेपन को ध्यान में रखते हुए उस पर
	क्रेनों की तैनाती पर विचार किया है, जो बेहतर निपटान दर की प्राप्ति करने की स्थिति में होगी, एमबीपीटी से लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा	विचार किया गया है क्योंकि ये इधर—उधर जा सकती हैं तथा इन्हें घाट क्रेनों की तुलना में एक बर्थ से दूसरे में लाया—ले जाया जा सकता है, जो बर्थों पर स्थित
	सामान्य कार्गो के लिए निपटान दर की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया	समर्पित रेल ट्रैकों पर ही चलती हैं। मोबाइल हार्बर क्रेन द्वारा प्रदान की गई तन्यता
	था, जिस पर एमबीपीटी द्वारा एक बर्थ में प्रतिदिन 10000 टन के रूप में विचार	अत्यंत उपयोगी होगी क्योंकि प्रस्तावित बर्थ अपतट बर्थ है जो ट्रेसल के माध्यम से
	किया गया था। इस संबंध में, एमबीपीटी ने उत्तर दिया है कि 30 टन की क्रेन की क्षमता पर हैवी लिफ्ट, अति–आयामी कार्गो, परियोजना कार्गो आदि का	मुख्य भूमि / पत्तन की मुख्य भूमि से जुड़े हैं तथा उनमें कार्गों के भण्डारण के लिए कोई यदि संलग्न नहीं है। लौह एवं स्टील कार्गों के हिस्से में हैवी लिफ्ट कार्गों,
	निपटान करने के लिए विचार किया गया है। इस संबंध में, एमबीपीटी सुविधा में	अति–आयामी कार्गो के हिस्से पर पहले ही विचार किया गया है। कार्गो मिक्स पर
	निपटान के लिए प्रस्तावित कार्गो मिक्स में हैवी लिपट, अति–आयामी कार्गो,	अध्याय 7.2.1, 7.2.3 में चर्चा की गई है तथा इसे कार्यकारी सारांश (पृष्ठ XVII
	परियोजना कार्गो आदि के संदर्भ में उच्च क्षमता वाली क्रेनों की तैनाती का औचित्य स्पष्ट करे। हैवी लिफ्ट, अति—आयामी कार्गो परियोजना कार्गो, आदि के	और XX, XXI) में भी दर्शाया गया है।
	ऐसे हिस्से को भी दर्शाया जाना चाहिए।	
(ii)	3 घाट क्रेनों पर आधारित एक बर्थ की क्षमता का आकलन करके एमबीपीटी ने	टीएएमपी द्वारा जारी दिशा-निर्देश 1 बर्थ के लिए 20 टन की क्षमता वाली 3 क्रेनों
	एक बर्थ की क्षमता को 2 से गुणा करके दो बर्थों की क्षमता का आकलन किया है। दूसरे शब्दों में, इसके फलस्वरूप सुविधा में 6 घाट क्रेनों की तैनाती की	की तैनाती का उपबंध करते हैं। 2 बर्थों पर विचार करते हुए प्रस्तावित परियोजना में 30 टन की 3 क्रेनों, 1 मोबाइल हार्बर क्रेन की कार्गो निपटान उपकरण आवश्यकता
	जाएगी। इसके स्थान पर, एमबीपीटी ने 3 घाट क्रेनों की तैनाती की ही	पर विचार किया गया है। दूसरी बर्थ के प्रचालन के लिए उपकरण योजना दर्शाने हेतु
	परिकल्पना की है। दूसरी बर्थ के प्रचालन के लिए उपकरण योजना को दर्शाया	एमबीपीटी को अनुरोध करने की टीएएमपी की मंशा सही नहीं है। जहां तक मोबाइल
	जाए। चूंकि एचएमसी का विशिष्ट प्रयोजन नहीं दर्शाया गया है, एमबीपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या एक एमएचसी की तैनाती दूसरी बर्थ में 3 घाट क्रेनों की	हार्बर क्रेनों की तैनाती के लिए विनिर्दिष्ट प्रयोजन का संबंध है, यह उल्लेख किया जाता है कि मोबाइल हार्बर क्रेनें प्रचालनों के लिए बेहतर लचीलापन प्रदान करती हैं
	एवज में है।	क्योंकि ये एक बर्थ से दूसरी बर्थ में आ—जा सकती हैं जबकि इनकी तुलना में घाट
		क्रेनें बर्थों पर स्थित समर्पित रेल ट्रैकों पर ही चलती हैं। मोबाइल हार्बर केंद्र द्वारा प्रदान किया गया लचीलापन अत्यंत उपयोगी होगा क्योंकि प्रस्तावित बर्थ अपतट बर्थ
		प्रदोन किया गया लिचालापन अत्यंत उपयोगा होगा क्याकि प्रस्तावित बय अपतट बय है जो ट्रेसल के माध्यम से मुख्य भूमि / पत्तन की मुख्य भूमि से जुड़ी है तथा उसमें
		कार्गो के भण्डारण के लिए कोई यार्ड संलग्न नहीं है। इसके अलावा, उच्च क्षमता
		वाली क्रेनें उच्च भारी लोड का निपटान करने तथा परियोजना कार्यो और
		अति–आयामी कार्गो को चढ़ाने–उतारने के लिए भी महत्वपूर्ण हैं। मोबाइल हार्बर क्रेनों की उत्थापन क्षमता लगभग 40 टन से 60 टन है। इस प्रकार, मोबाइल हार्बर क्रेनों
		की तैनाती पर अलग से विचार किया गया।
(iii)	एमबीपीटी ने उपकरण को अंतिम रूप देने के लिए विचारित मापदण्डों को दर्शाया है। तथापि, एमबीपीटी ने लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गे,	उपकरण को अंतिम रूप देने के लिए विचारित मापदण्डों में अन्य बातों के साथ—साथ एक मापदण्ड के तौर पर बर्थ क्षमता भी शामिल है। बर्थ क्षमताओं का आकलन करते
	ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के निपटान के लिए सुविधा पर प्रयोग किए	समय, पोत के आकार, पार्सल के आकार तथा निपटान की दर पर विचार किया गया
	जाने के लिए परिकल्पित उपकरण के प्रत्येक प्रकार की संख्या का औचित्य	है। इस तथ्य का उल्लेख डीपीआर के अध्याय सं. 8.2.3 के अंतर्गत विस्तार से किया
	बताने तथा यह दर्शाने के लिए कोई विश्लेषण नहीं दिया है कि उपकरण के प्रत्येक प्रकार की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए, विभिन्न उपकरणों की	गया है। इसके अलावा, निपटान की जाने वाली अनुमानित मात्रा के आधार पर कार्गो निपटान उपकरण आवश्यकता का आकलन डीपीआर में किया गया है। इस तथ्य पर
	गुणवत्ता निपटान के लिए अनुमानित प्रत्येक कार्गों की गुणवत्ता के अनुरूप	डीपीआर के अध्याय 8.2 और 8.3 में विस्तार से चर्चा की गई है। अतः डीपीआर के
	होगी। अतः एमबीपीटी इस संबंध में अपेक्षित जानकारी पुनः प्रस्तुत करें।	अध्याय 8.2 और 8.3 लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गी, ऑटोमोबाइल्स तथा
		सामान्य कार्गो के निपटान के लिए सुविधा में प्रयोग किए जाने के लिए परिकल्पित प्रत्येक प्रकार के उपकरण की संख्या का औचित्य बताने तथा यह दर्शाने के लिए
		विश्लेषण प्रदान करता है कि उपकरण के प्रत्येक प्रकार की उत्पादकता को ध्यान में
		रखते हुए विभिन्न उपकरणों की गुणवत्ता निपटान के लिए अनुमानित प्रत्येक कार्गी

		की गुणवत्ता के अनुरूप होगी।
(iv)	हालांकि एमबीपीटी द्वारा ऐसा बताया गया है, परंतु बिजली के बिल की प्रति	
	संलग्न नहीं पाई गई है। एमबीपीटी कृपया इसे संलग्न करें।	के कुछ बिलों की प्रतियां पहले ही अग्रेषित की गई हैं। 18 अक्तूबर 2013 को
		आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान भी फोटोप्रतियां दी गई थीं। तथापि, कुछ बिजली
		बिलों की फोटोप्रतियां संलग्न हैं।

- 6.2. इसके उपरांत, बर्थ में भण्डारण क्षेत्र के निर्माण के संदर्भ में हमारे अनुरोध पर, एमबीपीटी ने दिनांक 07 नवम्बर 2013 की अपनी ई—मेल के माध्यम से यह स्पट किया है कि 550 मी. x 75 मी. का क्षेत्र बर्थ का क्षेत्र है, जैसाकि व्यवहार्यता रिपोर्ट में दर्शाया गया है।
- 7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का स्तर प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी बेवसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।
- 8. मामले के प्रक्रमण के दौरान संग्रहित की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है :
- (i) यह प्रस्ताव डिजाइन, निर्माण, वित्त प्रचालन और अंतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सार्वजनिक—निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड़ के अंतर्गत मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) में विकास के लिए प्रस्तावित बहुउद्देशीय अपतट बर्थ में निपटान के लिए परिकल्पित लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के संचालन हेत् संदर्भ टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित है।

यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए टैरिफ का निर्धारण, 2013 के संबंध में संशोधित दिशा—निर्देशों पर आधारित है, जो 9 सितम्बर 2013 से प्रभावी हुए। उक्त दिशा—निर्देशों का खण्ड 2.4 निर्दिष्ट करता है कि यदि महापत्तन न्यास के विचार में उस महा पत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के दिशा—निर्देशों के अंतर्गत किसी विशेष पण्य के लिए अवधारित किए गए टैरिफ उस पण्य के लिए संदर्भ टैरिफ का प्रतिनिधित्व नहीं करते हैं, तो महापत्तन विस्तृत और पर्याप्त औचित्य प्रदान करते हुए परियोजना हेतु 2008 के दिशा—निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ टैरिफ का पुनर्निर्धारण करने के प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण को अनुरोध करने के लिए स्वतंत्र है।

चूंकि बहु—कार्गों के प्रस्तावित संयोजन के लिए अपफ्रंट टैरिफ न तो एमबीपीटी में और न ही किसी अन्य महापत्तन के पास उपलब्ध हैं, एमबीपीटी ने सामान्यतः 2008 के दिशा—निर्देशों का अनुपालन करते हुए बहु—कार्गों के प्रस्तावित संयोजन के लिए संदर्भ टैरिफ का निर्धारण करने हेतु एक प्रस्ताव पेश किया है।

(ii) एमबीपीटी ने सितम्बर 2013 में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। इसके पश्चात्, मामले के प्रक्रमण के दौरान हमारे मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण के आधार पर तथा 18 अक्तूबर 2013 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयों के आधार पर एमबीपीटी ने दिनांक 22 अक्तूबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से अपने प्रस्ताव को अद्यतन बनाया है। यह अद्यतनीकरण केवल विद्युत लागत और ईंधन लागत में परिवर्तन के संदर्भ में ही है, जो प्रचालन लागत का भाग हैं। अन्य मापदण्ड जैसे इष्टतम क्षमता और पूंजीगत लागत अपरिवर्तनीय हैं। एमबीपीटी द्वारा दिनांक 22 अक्तूबर 2013 को प्रेषित अद्यतन प्रस्ताव तथा संदर्भाधीन मामले के प्रक्रमण के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iii) इष्टतम टर्मिनल क्षमताः

- (क) प्रत्येक प्रकार के कार्गो अर्थात् लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के प्रतिशत हिस्से और 3 घाट क्रेनों की तैनाती के आधार पर प्रत्येक उक्तसंदर्भित कार्गो की निपटान दर पर विचार करते हुए, एमबीपीटी ने एक बर्थ पर संचालित किए जाने हेतु प्रस्तावित प्रत्येक कार्गो की इष्टतम क्षमता का निर्धारण किया है। एक बर्थ की क्षमता के आधार पर एमबीपीटी ने दो बर्थों की क्षमता के आधार पर एमबीपीटी ने दो वर्थों की क्षमता का आकलन 2 के गुणन—कारक का प्रयोग करते हुए किया है। अतः एमबीपीटी ने सुविधा में लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो के संबंध में 4.44 एमएमटीपीए, प्रतिवर्ष कारों की 133371 युनिटों तथा सामान्य कार्गो के संबंध में 2.22 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता का आकलन किया है।
- (ख) एमबीपीटी ने लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के हिस्से पर क्रमशः 86.95ः, 8.70ः, और 4.35ः के रूप में विचार किया है। यह बताया गया है कि यह स्थित वर्ष 2003—04 से 2009—10 के वर्षों के दौरान पण्यवार परियात, उनकी संयोजित वार्षिक वृद्धि, आयात—निर्यात अनुपात, औद्योगिक प्रवृत्तियों और निपटान के लिए प्रस्तावित पण्यों के आंकड़ों, भावी दृष्टिकोण, पण्यों की प्रमुख कंपनियों द्वारा विकास के संदर्भ में फीडबैक, अवसंरचना निवेशों के संदर्भ में भावी क्षेत्रीय और राष्ट्रीय विकासों, आदि पर आधारित है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्कों के आधार पर तथा इस बात को ध्यान में रखते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता/संभावित बोलीदाता ने प्रस्तावित कार्गो मिक्स पर आपित्त व्यक्त नहीं की है, कुल कार्गो क्षमता में प्रत्येक कार्गो के हिस्से को विश्लेषण में ध्यान में रखा गया है।
- (ग) जैसािक पहले बताया गया है, 3 घाट क्रेनों की तैनािती को ध्यान में रखते हुए एक बर्ध की अवधारित क्षमता के आधार पर, एमबीपीटी ने दो बर्थों की क्षमता का आकलन किया है। दूसरे शब्दों में, सुविधा के लिए क्षमता सिद्धांत रूप में सुविधा पर 6 घाट क्रेनों की आवश्यकता पर आधारित है। तथािप, एमबीपीटी द्वारा 550 मीटर की प्रस्तावित बहुउद्देशीय बर्थ (2 बर्थ अभिविन्यास) के लिए विचारित उपकरण स्थापना योजना में, अन्य बातों के साथ—साथ, 20 टन की 3 घाट क्रेनों के स्थान पर, जैसािक 2008 के दिशा—निर्देशों में निर्दिष्ट किया गया है, 30 टन क्षमता की 3 घाट क्रेनों पर तथा लगभग 40—60 टन की उत्थान क्षमता वाली एक मोबाइल हार्बर क्रेन पर विचार किया गया है।
- (घ) इस संबंध में, यदि बहुउद्देशीय बर्थ में 20 टन वाली 3 क्रेनें अपेक्षित हैं, तो तकनीकी दृष्टि से, दो बर्थों के लिए 20 टन की 6 क्रेनें अपेक्षित होंगी जिसके फलस्वरूप दो बर्थों के लिए कुल मिलाकर क्रेनों की सकल उत्थान क्षमता लगभग 120 टन हो जाएगी। 30 टन क्षमता की 3 घाट क्रेनों तथा लगभग 40 टन क्षमता की एक मोबाइल हार्बर क्रेन के प्रस्ताव द्वारा प्रस्तावित सुविधा में दो बर्थों के लिए लगभग 130 टन सकल उत्थान क्षमता उपलब्ध होगी।
 - अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण के लिए दिशा—निर्देशों का खण्ड 3.2 इस प्राधिकरण को दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदण्डों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन की विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदण्डों में आवश्यक समायोजन करने के लिए लचीलापन प्रदान करता है। इस बात को समझते हुए कि एमएचसी की तैनाती इस संदर्भ में अनिवार्य है कि यह प्रस्तावित सुविधा में हैवी लिफ्ट परियोजना कार्गों का निपटान करेगी, जैसाकि

एमबीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है तथा चूंकि किसी भी प्रयोक्ता/संभावित बोलीदाता ने एमबीपीटी द्वारा परिकल्पित उपकरण स्थापना योजना पर आपित व्यक्त नहीं की है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित सुविधा पर एमबीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित घाट क्रेनों और एमएचसी की तैनाती पर विचार करने का इच्छुक है। संयोगवश, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित की गई उपकरण स्थापना योजना सुविधा की इष्टतम क्षमता के आकलन के लिए दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट उपकरण स्थापना योजना से किसी भी रूप में अधिक नहीं है।

(ड.) जैसािक पूर्व में उल्लेख किया गया है, 2008 के दिशा—िनर्देशों में निर्दिष्ट किए गए अनुसार 20 टन ईएलएल क्रेनों के स्थान पर एमबीपीटी ने सुविधा में 30 टन की घाट क्रेनों की तैनाती का प्रस्ताव किया है। तथािप, किसी बहुउद्देशीय बर्थ में 20 टन की 3 ईएलएल क्रेनों पर आधारित शुष्क थोक कार्गों के निपटान के लिए 2008 के दिशा—िनर्देशों में यथानिर्दिष्ट 10000 टन प्रतिदिन की निपटान दर को एमबीपीटी द्वारा उसके क्षमता आकलन में लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गों तथा सामान्य कार्गों के निपटान दर के रूप में बनाए रखा गया है, भले ही उसने 30 टन प्रत्येक की क्षमता वाली 3 उच्चतर क्षमता की घाट क्रेनों का उपयोग किया है।

जैसािक एमबीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, उच्च क्षमता वाली घाट क्रेनों का प्रावधान सुविधा में भारी सामान को चढ़ाने, अति—आयामी कार्गों और परियोजना कार्गों आदि को निपटान को सुकर बनाने के लिए किया गया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 20 टन की ईएलएल क्रेनों के साथ प्रतिदिन 10000 टन की निपटान दर शुष्क थोक कार्गों जैसे खाद्यान्नों और उर्वरकों के निपटान के लिए ही है। खाद्यान्न तथा उर्वरक के शुष्क कार्गों के निपटान के लिए 20 टन वाली घाट क्रेनों के साथ प्रतिदिन 10000 टन की निपटान दर विनिर्दिष्ट करते हुए दिशा—निर्देश 20 टन की ईएलएल क्रेनों का प्रयोग करते हुए हैवी लिफ्ट, अति—आयामी कार्गों और परियोजना कार्गों के लिए निपटान दर के विषय में मौन हैं।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 20 टन क्षमता की ईएलएल क्रेनों की तैनाती द्वारा प्रतिदिन 10000 टन की उत्पादकता केवल एक बर्थ में ही स्थापित किए जाने वाले उक्त उपकरण के संदर्भ में है। संदर्भ के मामले में, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि 30 टन की 3 क्रेनों तथा 1 एमएचसी का प्रयोग दोनों ही बर्थों में किया जाएगा, इसमें बर्थों के बीच क्रेनों का नियमित आवागमन शामिल होगा। अतः हालांकि सुविधा के लिए कुछ उच्च क्षमता की क्रेनों की परिकल्पना की गई है, फिर भी इसके फलस्वरूप प्रतिदिन 10000 टन से अधिक की उत्पादकता का योगदान नहीं हो सकेगा। एमबीपीटी ने यह राय भी व्यक्त की है कि गणितीय अनुपात से क्रेनों की क्षमता में वृद्धि नहीं की जा सकती है।

उपर्युक्त स्थिति को ध्यान मं रखते हुए, लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य कार्गो के संबंध में प्रति दिन 10000 टन की निपटान दर पर ही विश्लेषण में विचार किया गया है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया था।

(च) ऑटोमोबाइल्स के संबंध में, एमबीपीटी ने इस स्थिति के आधार पर एक बर्थ में प्रतिदिन 3000 यूनिटों की निपटान दर पर विचार किया है कि यह व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि दिनांक 17 अगस्त 2012 के टैरिफ आदेश सं. टीएएमपी/26/2012—सीएचपीटी द्वारा चेन्नई पत्तन में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित आरओ—आरओ—सह—बहुउद्देशीय बर्थ और मल्टीलेवल कार पार्क हेतु अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण से संबंधित अन्य मामले में, प्रतिदिन 3264 कारों की निपटान दर पर विचार किया गया है। प्रतिदिन 3000 कारों की उत्पादकता पर विचार के लिए एमबीपीटी ने यह तर्क दिया है कि एमबीपीटी तथा सीएचपीटी की परियोजनाएं भिन्न—भिन्न हैं तथा उनकी विशेषताएं भी अलग हैं, अतः सीएचपीटी की निपटान दर को अपनाया नहीं जा सकता है। इसके अलावा, एमबीपीटी ने यह भी कहा है कि इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमबीपीटी पर प्रस्तावित सुविधा तट से लगभग 1 किमी. दूर है, इसके लिए प्रतिदिन 3264 कारों की निपटान दर को प्राप्त करना संभव नहीं होगा, जैसािक सीएचपीटी के मामले में विचार किया गया है।

तथापि, विश्लेषणों के साथ यह वर्णन नहीं किया गया है कि इसकी परियोजना की विशेषताएं ऑटोमोबाइलों की निपटान दर पर किस प्रकार प्रभाव डालेंगी। इसके अलावा, एमबीपीटी ने यह वर्णन भी नहीं किया है कि तट से सुविधा को 1 किमी. दूर स्थापित करने से निपटान दर पर किस प्रकार प्रभाव डाला जाएगा। जैसािक सीएचपीटी आदेश से देखा जा सकता है, अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण में 136 कार प्रति घंटे की निपटान दर (जो एक दिन के 24 घंटे में 3264 कार बैठती है) पर पूर्व में सीएचपीटी पर वास्तविक निष्पादन आंकड़ों की औसत के आधार पर विचार किया गया है, जैसािक सीएचपीटी द्वारा सूचित किया गय है। इसे ध्यान में रखते हुए कि सीएचपीटी के मामले में एक दिन में 3264 कारों की निपटान दर पर विचारण सुविधा के परियोजना विशिष्ट मापदण्डों पर आधारित नहीं है, परंतु यह सीएचपीटी में पूर्व—रूझानों पर आधारित है, एमबीपीटी ने यह सिद्ध नहीं किया है कि इस मामले में 3264 कारों की निपटान दर पर विचार क्यों न किया जाए। अतः एक दिन में 3264 कारों की निपटान दर को विश्लेषण में ध्यान में रखा गया क्योंकि यह स्थिति सीएचपीटी के मामले में स्वीकार की गई है।

(छ) परियात के प्रतिशत हिस्से तथा लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स और सामान्य कार्गो के संबंध में संचालन दरों के आधार पर, जैसािक पूर्ववर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है, सुविधा की इष्टतम क्षमता लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो के संबंध में 4.44 एएमटीपीए, प्रति वर्ष कार की 145108 यूनिट तथा सामान्य कार्गो के संबंध में 2.22 एमएमटीपीए बैटती है तथा उपयोग दर 70 प्रतिशत है। इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि केवल ऑटोमोबाइल्स के संबंध में ही एमबीपीटी द्वारा अनुमानित प्रतिवर्ष कारों की 133371 यूनिटों को संशोधित कर 145108 कर दिया गया है।

(iv) पूंजीगत लागतें:

क. प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा पूंजीगत लागत का अनुमान 685.05 करोड़ रू० लगाया गया है, जिसमें से 141.23 करोड़ रू० बर्थिंग क्रियाकलाप के लिए तथा 543.82 करोड़ रू० कार्गो संचालन सेवाओं के लिए अनुमानित किए गए हैं। इसके अलावा, कार्गो संचालन क्रियाकलाप के लिए अनुमानित 543.82 करोड़ रू० में से 407.55 करोड़ रू० सिविल कार्यो, 98.42 करोड़ रू० उपकरण लागत, 12.85 करोड़ रू० जनोपयोगी सेवाओं की लागत तथा 25.00 करोड़ रू० विविध पूंजीगत लागतों के लिए निर्धारित किए गए हैं।

- ख. सिविल लागतः
- (i) बर्थ क्रियाकलापः
- (क) 2008 के अपफ्रंट टैरिफ दिशा—निर्देशों के अनुसार बर्थ हायर सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत में बर्थ के निर्माण के लिए लागत तथा बर्थ के पास क्रियान्वित ब्रेजिंग, यदि कोई है, की लागत शामिल है। दिशा—निर्देशों में पत्तन द्वारा अनुमानित लागत पर विचार की अपेक्षा की गई है।

(ख) 141.23 करोड़ रू० के बर्थ क्रियाकलाप के अंतर्गत पूंजीगत लागत में घाट क्षेत्र में बर्थ के निर्माण, ड्रजिंग की लागत, फेंडर्स और बोलार्ड्स की लागत शामिल है। एमबीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मदें मोटे तौर पर दिशा—निर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मदां की सूची का अनुपालन करती हैं। इसके अलावा, एमबीपीटी ने विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेपण और परियोजना पर्यवेक्षण के लिए 7 प्रतिशत की दर से, आकिस्मकताओं के लिए 3 प्रतिशत की दर से, कार्य संविदा कर के लिए 2.8 प्रतिशत की दर से तथा पर्यावरणीय लघुकरण के लिए 0.5 प्रतिशत की दर से अनुमानित लागत को हिसाब में लिया है।

- (ग) इसे ध्यान में रखते हुए परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट वर्ष 2011 के दौरान तैयार की गई है, एमबीपीटी द्वारा वर्ष 2012 के लिए लगभग 9.81: और वर्ष 2013 के लिए 11.63% के वृद्धि कारक पर विचार करते हुए व्यवहार्यता रिपोर्ट में दर्शाए गए लागत अनुमानों के लिए यूनिट लागत को अद्यतन बनाया गया है तथा इस प्रकार वर्ष 2013 के दौरान विद्यमान यूनिट लागत अनुमानों को आकलित किया गया है। एमबीपीटी की यह राय है कि विद्यमान यूनिट पूंजीगत लागत के आधार पर समूची परियोजना लागत को पुनः तैयार करने से विलंब होगा। एमबीपीटी द्वारा विचार किए गए वृद्धि कारक के संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के टैरिफ दिशा—निर्देशों का पालन करते हुए वर्ष 2012—13 और 2013—14 के दौरान निर्णित किए गए प्रमुख पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के सभी टैरिफ मामलों में वृद्धि अनुमानों के लिए 6.5% और 7% के वृद्धि कारक का प्रयोग किया गया था। यहां यह तर्क दिया जा सकता है कि पूंजीगत लागत अनुमानों को अद्यतन बनाने के लिए एमबीपीटी द्वारा विचारित वृद्धि कारक उच्च प्रतीत होता है। इस संबंध में इस बात को ध्यान में रखा जाना चाहिए कि जबकि 6.5% और 7% के वृद्धि कारक समस्त पण्यों के लिए समग्र विक्रय मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) पर आधारित हैं, जैसािक 2005 के दिशा—निर्देशों के खण्ड 2.5.1 मे निर्दिष्ट किया गया है, एमबीपीटी द्वारा विचारित डब्ल्यूपीआई प्राथमिक पण्यों के लिए है। यह ध्यान में रखते हुए कि सरकार ने पीपीपी परियोजनाओं को प्रदान करने के प्रति प्राथमिकता दर्शाई है तथा इस पर विचार करते हुए कि एमबीपीटी ने नवम्बर, 2013 में परियोजना प्रदान करने का प्रस्ताव किया है, जो केवल संदर्भ टैरिफ निर्धारित किए जाने और पत्तन को सूचित किए जाने के उपरांत ही संभव हो सकेगा, तथा चूंकि एमबीपीटी ने वृद्धि कारक को लागू करते हुए लागत अनुमानों को अद्यतन बनाया है, जो पर्याप्त रूप से विद्यमान बाजार दरों को प्रतिबिंबित करेगा, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत बर्थिंग क्रियाकलाप की अनुमानित पूंजीगत लागत को एमबीपीटी द्वारा अपनाए गए वृद्धि कारक के संबंध में विश्वसनीय माना गया है।
- (घ) एमबीपीटी द्वारा विचारित ड्रेजिंग लागत टर्निंग सर्किल के समीप त्रिमुजाकार स्थान में संचालित किए जाने वाले ड्रेजिंग क्रियाकलापों के संदर्भ में है। इस संबंध में, एमबीपीटी ने पुष्टि की की है कि उक्त क्रियाकलाप क्षेत्र में विचारित पूंजीगत ड्रेजिंग बर्थ के साथ—साथ क्रियान्वित की जाने वाली पूंजीगत ड्रेजिंग के समान है, जैसािक अपफ्रंट दिशा—निर्देशों में निर्धारित है तथा यह भी कि सफल बीटीओ प्रचालक क्रियाकलाप क्षेत्र में परिकल्पित पूंजीगत ड्रेजिंग का एकमात्र लाभार्थी होगा। इस स्थिति को ध्यान में रखा गया है।

जहां तक अनुमानित ड्रेजिंग लागत का संबंध है, एमबीपीटी ने 1186927 क्यूबिक मीटर की मात्रा के लिए 245 रू० प्रति क्यूबिक मीटर की यूनिट दर पर विचार किया है। 245 रू० प्रति क्यूमी. की दर व्यवहार्यता रिपोर्ट में उल्लिखित ड्रेजिंग के लिए दर के आधार पर आकलित 200 रू० प्रति क्यूमी. की अद्यतन दर भी है।

- (ङ.) एमबीपीटी द्वारा पूंजीगत लागत अनुमानों में विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण और परियोजना पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, कार्य संविदा कर तथा पर्यावरणीय लघुकरण लागत के लिए प्रावधान किए गए हैं। केओपीटी की बहुउद्देशीय बर्थ के संबंध में अपफ्रंट टैरिफ निर्धारित करते समय भी समान लागत अवयवों पर विचार किया गया है, अतः इसे भी ध्यान में रखा गया है।
- (च) पत्तन ने अपफ्रंट भुगतान, कार्यशील पूंजी मार्जिन और निर्माण के दौरान ब्याज के लिए ड्रेजिंग की लागत सिंहत कुल बर्थ निर्माण लागत के 5 प्रतिशत की दर पर विविध पूंजीगत लागत का भी अनुमान लगाया है। वर्ष 2008 के अपफ्रट टैरिफ दिशा—निर्देश बर्थिंग सेवा के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत के अनुमान के लिए विनिर्दिष्ट रूप से उपबंध नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी की विभिन्न परियोजनाओं, वीओसीपीटी पर कोयला टर्मिनल, केओपीटी और एमओपीटी पर बहुउद्देशीय बर्थों के लिए अपफ्रंट टैरिफ प्रस्तावों के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अंतर्गत आकर्ष्मिकताओं की पूर्ति के लिए 5 प्रतिशत की दर पर विविध लागतों पर विचार किया है। उक्तसंदर्भित मामलों में, इस प्राधिकरण द्वारा किए गए निर्णयों को ध्यान में रखते हुए, इस मामले में भी विविध पूंजीगत लागतों के लिए ड्रेजिंग लागत के साथ 5 प्रतिशत बर्थ निर्माण लागत की अनुमति प्रदान करना गैर—युक्तिसंगत नहीं होगा।
- (छ) तथापि, एमबीपीटी ने इस आधार पर कि ऐसा प्रावधान उन सभी अतिरिक्त और अनुषंगिक कार्यों के लिए आवश्यक हैं जो निष्पादन के दौरान उत्पन्न होते हैं, विविध पूंजीगत लागतों के संबंध में भी विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण और परियोजना पर्यवेक्षण, आकिस्मकताओं कार्य संविदा कर और पर्यावरणीय लघुकरण लागत के लिए भी लागत पर विचार किया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि स्वयं विविध पूंजीगत लागत को बर्थिंग पूंजीगत लागत के प्रतिशत के रूप में आकिलत किया गया है, जिसमें अन्य बातों के साथ—साथ, उक्त लागत अवयव शामिल हैं। यदि इन्हीं लागत अवयवों पर पुनः विविध पूंजीगत लागत के अवयव के अंतर्गत विचार किया जाता है, तो इससे दोहरी गणना होगी। अतः बर्थिंग क्रियाकलाप की विविध पूंजीगत लागत के संबंध में विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण और परियोजना पर्यवेक्षण, आकिस्मकताओं, कार्य संविदा कर तथा पर्यावरणीय लघुकरण लागत के प्रति लागत पर विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है।
- (ii) कार्गी संचालन क्रियाकलापः
- (क) अपफ्रंट टैरिफ दिशा—निर्देश मोटे तौर पर बहुउद्देशीय बर्थ के लिए शामिल सिविल कार्यों को दर्शाते हैं तथा पोर्ट के लिए अपेक्षा करते है कि वह सिविल लागत का अनुमान लगाए। एमबीपीटी द्वारा विचारित सिविल कार्यों की मदें भण्डारण (550 मी. x 75 मी.), कार्यशाला, दुकान और स्टोरों तथा विविध भवनों के लिए बर्थ क्षेत्र के निर्माण, अप्रोच ट्रेसल और प्रशासनिक भवन के लिए हैं। उक्त सिविल कार्य सामान्यतः बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशा—निर्देशों में विनिर्धारित सिविल कार्यों की सूची का अनुपालन करते हैं। इसके अलावा, एमबीपीटी ने विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण और परियोजना पर्यवेक्षण के लिए 7 प्रतिशत की दर से, आकिस्मकताओं के लिए 3 प्रतिशत, कार्य संविदा के लिए 2.8 प्रतिशत तथा पर्यावरणीय लघुकरण लागत के लिए 0.5 प्रतिशत की दर से लागत का अनुमान लगाया है।
- (ख) यहां भी, व्यवहार्यता रिपोर्ट में यथापरिलक्षित लागत अनुमान के लिए यूनिट लागत को एमबीपीटी द्वारा वर्ष 2012 के लिए लगभग 9.81% और वर्ष 2013 के लिए 11.63% के वृद्धि कारक के रूप में मानते हुए अद्यतन बनाया गया है, और फिर उसे निकटतम 1000 तक पूर्णांकित कर दिया है ताकि वर्ष 2013 के दौरान विद्यमान यूनिट लागत अनुमान को आकलित किया जा सके। पूर्व में उल्लेख किए गए कारणों से, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत निपटान क्रियाकलाप की पूंजीगत लागत को ध्यान में रखा गया है।
- (ग) विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण और परियोजना पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, कार्य संविदा कर तथा पर्यावरणीय लघुकरण लागत के लिए पूंजीगत लागत अनुमानों में एमबीपीटी द्वारा किए गए प्रावधानों पर भी विचार किया गया है।
- ग. एमबीपीटी ने पूंजीगत लागत अनुमान में उपयोगिताओं की लागत पर विचार किया है। उपयोगिताओं की पूंजीगत लागत जलापूर्ति, मल–व्ययन, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी, बंकरिंग, वर्ष जल की निकासी, आपदा प्रबंधन योजना, पर्यावरणीय संरक्षण उपकरण, अग्नि–शामक सुविधाओं तथा विविध मदों के लिए हैं। इसके अलावा, एमबीपीटी

ने विस्तृत इंजीनियरी, मृदा अन्वेषण एवं परियोजना पर्यवेक्षण के लिए 7: की दर से, आकिस्मिकताओं के लिए 3:, कार्य संविदा कर के लिए 2.8: और पर्यावरणीय लघुकरण लागत के लिए 0.5% की दर से लागत पर भी विचार किया है।

जैसािक दिशा—निर्देशों में निर्धारित है, जन—उपयोगिताओं की लागत जैसे जलापूिर्त, मल—व्ययन, सिविल निर्माण लागतों के भाग का निर्माण करती है। लेकिन, एमबीपीटी ने इसे यांत्रिक कार्य की लागत का भाग माना है। हालांकि श्रेणीकरण में परिवर्तन के कारण कुल पूंजीगत लागत में परिवर्तन नहीं आएगा, इसका प्रचालन लागतों पर प्रभाव पड़ेगा क्योंकि यांत्रिक कार्य सिविल लागतों की तुलना में मरम्मत और मूल्यहास की उच्च प्रतिशतता रखते हैं। अतः एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था वह जन—उपयोगिताओं की लागत को सिविल कार्यों के भाग के रूप में श्रेणीबद्ध करे तथा प्रचालन लागत अनुमानों को उपयुक्त रूप से अधिसूचित करे। तथापि, एमबीपीटी ने इस आधार पर अपने प्रचालन लागत अनुमानों में कोई आशोधन नहीं किया है कि जन—उपयोगिता कुल परियोजना लागत का एक सूक्ष्म अवयव है तथा परिवर्तन किए जाने पर भी इसका प्रस्तावित टैरिफ पर कोई वास्तविक प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसके अलावा, एमबीपीटी ने यह कहा है कि अनेक जन—उपयोगिताओं में सिविल और यांत्रिक अवयव शामिल होते हैं तथा वे अभाज्य होते हैं। इसे ध्यान में रखते हुए कि 2008 के अपफ्रंट दिशा—निर्देश जल—उपयोगिताओं का भाग बनने वाली मदों पर सिविल लागतों के अंतर्गत विचार करना निर्दिष्ट करते हैं, इस पर केवल सिविल लागतों के रूप में विचार किया जाना चाहिए।

घ. उपकरण लागतः

- (i) 30 टन की 3 घाट क्रेनों तथा एक एमएचसी की तैनाती के बारे में स्थिति पहले ही पूर्ववर्ती पैराओं में स्पष्ट की जा चुकी है।
- (ii) इसके अलावा, एमबीपीटी ने 3 टन क्षमता की एक फोर्कलिफ्ट, 5 टन की फोर्कलिफ्ट और रबड़ टायर क्रेन की तैनाती की परिकल्पना की है। सुविधा में तैनात किया जाने वाला उपकरणों का उक्त बेड़ा बहुउददेशीय बर्थ के लिए 2008 के अपफ्रंट दिशा–िनर्देशों में निर्दिष्ट उपकरण–बेड़े के अनुरूप नहीं है।
- (iii) यह दर्शाने के लिए कि उपकरण के प्रत्येक प्रकार की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए विभिन्न उपकरणों की मात्रा निपटान के लिए अनुमानित कार्गो की मात्रा के अनुरूप है, सुविधा पर तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित उपकरण के प्रत्येक प्रकार की संख्या का औचित्य बताने के लिए एक विश्लेषण प्रस्तुत करने के बार–बार किए गए अनुरोधों के बावजूद एमबीपीटी ने ऐसा विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है, सिवाए उपकरण को अंतिम रूप प्रदान करने के लिए विचारित मापदण्डों को दर्शाने के। उक्त मापदण्ड सुविधा में प्रयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित उपकरण–बेड़े की पर्याप्तता और अपर्याप्तता पर प्रकाश नहीं डालते हैं। इसके अलावा, उक्त उपकरण की तैनाती तथा संबंधित संख्या के संदर्भ में कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया है।

चूंकि उक्त संदर्भित उपकरण की तैनाती व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है तथा साथ ही चूंकि किसी भी प्रयोक्ता / संभावित बोलीदाता ने एमबीपीटी द्वारा परिकल्पित उपकरण योजना पर आपित नहीं की है, यह प्राधिकरण 2008 के दिशा—निर्देशों के खण्ड 3.2 को ध्यान में रखते हुए एमबीपीटी द्वारा यथा परिकल्पित उपकरण योजना पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (iv) जैसाकि एमबीपीटी द्वारा सिविल लागतों के अनुमान के लिए किया गया है, व्यवहार्यता रिपोर्ट में यथापरिलक्षित प्रत्येक उपकरण की यूनिट लागत को आधार बनाया गया है तथा वर्ष 2012 के लिए लगभग 9.81% और वर्ष 2013 के लिए 11.63% के वृद्धि कारक पर विचार करते हुए उसे अद्यतन बनाया गया है और फिर पूर्णांकित किया गया है, तािक वर्ष 2013 के दौरान विद्यमान यूनिट लागत अनुमानों का आकलन किया जा सके। इस स्थिति के आधार पर कि एमबीपीटी द्वारा लागत अनुमानों का अद्यतनीकरण वृद्धि कारक का प्रयोग करते हुए किया गया है तथा वह युक्तिसंगत रूप से विद्यमान बाजार दरों को परिलक्षित करता है, कार्गो संचालन क्रियाकलाप के अंतर्गत पत्तन द्वारा उपलब्ध कराई गई प्रत्येक उपकरण की यूनिट लागत को मान लिया गया है।
- (ग) विविध पूंजीगत लागत निर्माण के दौरान अपफ्रंट भुगतान, कार्यशील पूंजी मार्जिन और ब्याज के लिए सिविल और उपकरण लागत पर 5 प्रतिशत अनुमानित की गई है जिसमें जल—उपयोगिताओं की लागत और विद्युत कार्यों की लागत शामिल नहीं है, जो बहुउद्देशीय कार्यों टर्मिनल तथा अन्य कार्यों टर्मिनलों के लिए दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदण्डों के अनुरूप है।
- (v) नियोजित पूंजी पर रिटर्न को दिशा–निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदण्डों के अनुसार अनुमानित पूंजीगत लागत के 16 प्रतिशत पर आकलित किया गया है।
- (vi) प्रचालन लागतः
- (क) विद्युत लागतः

विद्युत लागत का अनुमान 6132 घंटे के प्रचालन के लिए 3 क्रेनों के लिए प्रति क्रेन 100 यूनिट प्रति घंटे की विद्युत खपत तथा 7.90 रू0 प्रति यूनिट विद्युत की लागत के आधार पर किया गया है।

बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशा—निर्देश 20 टन की ईएलएल क्रेन के लिए 100 यूनिटों की विद्युत लागत के आकलन के लिए मानदण्ड विनिर्दिष्ट करते हैं। तथापि, एमबीपीटी ने 30 टन क्षमता की उच्च क्षमता वाली घाट क्रेन के प्रयोग के लिए विद्युत खपत की समान मात्रा की परिकल्पना की है। जब एमबीपीटी को विद्युत खपत की समीक्षा करने के लिए अनुरोध किया गया, तो एमबीपीटी ने बताया कि चूंकि प्रस्ताव में 20 टन की क्रेन के लिए टीएएमपी दिशा—निर्देशों के अनुसार निपटान दर पर विचार किया गया है, वह समझता है कि विद्युत खपत की समीक्षा करना आवश्यक नहीं है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्क के आधार पर, 100 यूनिट प्रति घंटा प्रति केन की विद्युत खपत पर आधारित विद्युत लागत के आकलन पर, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है, विश्लेषण में विचार किया गया है।

6132 घंटे के लिए प्रत्येक क्रेन का प्रचालन 70% उपयोग पर है (अर्थात् 24 घंटे $\mathbf x$ 365 दिन ग 70% उपयोग)।

विद्युत की यूनिट लागत के समर्थन में, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी साक्ष्य में, यूनिट लागत 7.52 रू० प्रति यूनिट आकलित की गई है। अतः एमबीपीटी द्वारा यथाविचारित 7.90 रु. प्रति इकाई के स्थान पर इसे ही विश्लेषण के लिए विचारित किया गया है।

- (ख) ईंधन लागत
- (i) एमबीपीटी ने बताया है कि ईंधन की लागत का आकलन टीएएमपी दिशा—निर्देशों के आधार पर एमएचसी, 3 टन की फोर्कलिफ्ट, 5 टन की फोर्कलिफ्ट तथा रबड़ टायर क्रेन के लिए किया गया है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ऊपर दी गई उपकरणों की सूची में से, बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफंट दिशा—निर्देश केवल 5 टन की फोर्कलिफ्ट के संबंध में 7 लीटर प्रति घंटे पर ही ईंधन खपत निर्दिष्ट करते हैं जिसे एमबीपीटी द्वारा सही रूप में स्वीकार किया गया है।

तथापि, एमबीपीटी ने यह वर्णन नहीं किया कि उसने एमएचसी के संबंध में 15 लीटर प्रति घंटे, 3 टन की फोर्कलिफ्ट के संबंध में 7 लीटर प्रति घंटे तथा रबड़ टायर क्रेन के संबंध में 12 लीटर प्रति घंटे की ईंधन खपत का आकलन कैसे किया। ऊपर दी गई उपकरणों की सूची के लिए ईंधन खपत मानदण्डों के अभाव में, यह प्राधिकरण इस विश्लेषण में एमबीपीटी द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास करने के लिए बाध्य है।

- (ii) प्रत्येक उपकरण के 6132 घंटे के प्रचालन के लिए ईंधन खपत पर विचारण 70 प्रतिशत उपयोग पर है (अर्थात् 24 घंटे x 365 दिन ग 70% उपयोग)।
- (iii) एमबीपीटी द्वारा विचारित 56/— रु. प्रति लीटर पर ईंधन की यूनिट दर को 59.46 रु. प्रति लीटर की डीजल की विद्यमन दर पर अद्यतन बनाया गया है, जिस पर विश्लेषण में सभी उपकरणों की ईंधन लागत के अनुमान हेत् विचार किया किया गया है।
- (ग) एमबीपीटी द्वारा सिविल कार्य पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल लागत पर 1% तथा यांत्रिक और विद्युत उपकरण लागत पर 5% अनुमानित की गई है, जो दिशा—िनर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदण्डों के अनुरूप है। तथापि, पूर्व में बताए गए कारणों से जन—उपयोगिताओं की लागत के सिविल कार्यों के भाग के रूप में विचारित किया गया है तथा मरम्मत एवं अनुरक्षण को सिविल कार्यों के लिए यथालागू 1% की दर से विचारित किया गया है जबकि एमबीपीटी द्वारा इसे यांत्रिक कार्यों का भाग मानते हुए 5% माना गया था।
- (घ) एमबीपीटी द्वारा बीमा लागत सकल स्थायी अस्तियों के 1: पर अनुमानित की गई है और अन्य व्ययों को स्थायी आस्तियों के सकल मूल्य के 5: पर अनुमानित किया गया है, जो दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदण्डों के अनुरूप है।
- (ड.) आस्तियों के प्रासंगिक समूहों के लिए सीधी रेखा पद्धित के अंतर्गत कंपनी अधिनियम, 1956 में विनिर्दिष्ट दरों के अनुसार मूल्यहास को सिविल लागत पर 3.34% की दर से तथा उपकरण लागत पर 10.34% की दर से परिकलित किया गया है तथा यह अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण के लिए दिशा—निर्देशों के अनुरूप है।

तथापि, उक्तसंदर्भित कारणों से जनोपयोगिताओं की लागत को सिविल कार्यों के भाग के रूप में माना गया है तथा एमबीपीटी द्वारा मूल्यहास यांत्रिक कार्यों का भाग मानते हुए इस पर 10.34% के रूप में विचार करने के स्थान पर इस पर 3.34% की दर से विचार किया गया है जो सिविल कार्यों के लिए लागू है।

इसके अलावा, यह देखा गया है कि एमबीपीटी ने विविध आस्तियों पर मूल्यहास का आकलन नहीं किया है। अतः विविध आस्तियों पर मूल्यहास पर सिविल आस्तियों के अवयव पर 10.34% के रूप में विचार किया गया है।

- (च) अपफ्रंट टैरिफ के लिए दिशा-निर्देश यह निर्धारित करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुक्क को संबंधित महापत्तन न्यासों के दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट दरों के आधार पर आकलित किया जाए। एमबीपीटी द्वारा 35000 वर्ग मीटर भू-क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुक्क का अनुमान 50/-रू0 प्रति वर्ग मी. की दर पर लगाया गया है। 50/-रु. प्रति वर्ग मी. की दर को एमबीपीटी के दरों के मापक्रम की धारा 3.3 में विनिर्दिष्ट खुले क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुक्क की दर बताया गया है, जो अपतट क्रियाकलापों के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा सुविधाओं की स्थापना के साथ अथवा उसके बिना भण्डारण/कार्गी प्रचालन, कार्गी संचालन उपकरण के लिए दिया जाने वाला लाइसेंस शुक्क है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विचार किया गया है।
- (vii) दिशा-निर्देशों में अपेक्षित है कि बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1% पर अनुमानित की जाए।

एमबीपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1% के विनिर्दिष्ट मानदण्ड के अलावा बर्थिंग सेवाओं की वार्षिक राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगाते समय बर्थ और ड्रेजिंग के निर्माण से संबंधित सकल पूजीगत लागत पर अन्य व्ययों पर 5% की दर से, बीमा पर 1% की दर से और मूल्यहास पर 3.34 प्रतिशत की दर से विचार किया है।

हालांकि दिशा—निर्देश बर्थ लागत के 1% पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, आस्तियों के लिए पर्याप्त बीमा सुरक्षा की आवश्यकता होती है तथा इस तथ्य से भी इंकार नहीं किया जा सकता है कि टूट—फूट के कारण अस्तियों के मूल्य में कमी आएगी। महापत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ हायर निर्धारित करते समय इस स्थिति को ध्यान में रखा गया है तथा बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का आकलन करने के लिए बीमा और मूल्यहास की लागत पर विचार किया गया है।

ऊपर उल्लेख की गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए, बर्थ हायर सेवा से राजस्व की आवश्यकता के आकलन के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में बीमा लागत और मूल्यहास लागत के अवयव को ध्यान में रखा गया है।

तथापि, अन्य महापत्तन न्यासों के किसी भी अपफ्रंट टैरिफ मामले में बर्थ क्रियाकलाप के संबंधित प्रचालन व्ययों का निर्धारण करते समय बर्थ लागत की 5% की दर से अन्य व्ययों पर विचार नहीं किया गया है।

- (viii) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत अप्फ्रंट टैरिफ निर्धारण के विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित किया गया है। आशोधित विवरण की एक प्रति अनुबंध—I पर संलग्न है।
- (क) कार्गो संचालन क्रियाकलाप के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर घनवापसी का योग है, को पत्तन द्वारा अनुमानित 159.37 करोड़ रु. के स्थान पर 158.23 करोड़ रु. अनुमानित किया गया है।
- (ख) जैसाकि बहउददेशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशा—निर्देशों में विनिर्धारित है, एमबीपीटी ने संचालन प्रभार की कुल राजस्व आवश्यकता के लिए 90% तथा भण्डारण प्रभार और विविध प्रभार, दोनों के लिए 5% अनुभाजित किया है।
- (ग) प्रति टन संचालन प्रभारों की गणना के संबंध में एमबीपीटी ने लोह व स्टील, आटोमोबाईल और सामान्य कार्गों के संबंध में और इस स्थिति के आधार पर कि वर्तमान गोदी—शुल्क दर अनुमानित राजस्व आवश्यकताओं की पूर्ति करने की स्थिति में नहीं है, एमबीपीटी ने वर्तमान दरों के आधार पर अनुमानित राजस्व आवश्यकता में कमी की प्रतिशतता का निर्धारण किया और वर्तमान दरों में कथित प्रतिशतता की वृद्धि चाही। इस संबंध में, यहां यह उल्लिखित करना प्रासंगिक है कि एमबीपीटी में लागू वर्तमान गोदी—शुल्क को प्रचालक के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का आधार मानना सही नहीं होगा क्योंकि एमबीपीटी में वर्तमान दरें कार्यकलाप / कार्गों आधारित लागत पर आधारित नहीं है। अतः एक कार्गों मद से दूसरी कार्गों मद में प्रतिकूल सहायता को नकारा नहीं जा सकता। परंपरा लागत भी एमबीपीटी में वर्तमान दरों के भाग के रूप में शामिल की जा सकती है जबिक परंपरा लागत नए प्रचालक के लागत के हिस्से के रूप में नहीं होती है। अतः यह उपयुक्त समझा जाता है कि लोह और स्टील और अन्य कार्गों के संबंध में प्रतिटन संचालन दरों और आटोमोबाईल के संबंध में प्रति यूनिट दर को प्रत्येक कार्गों श्रेणी के लिए संचालन दरों के विदेशी और तटीय कार्गों के अनुपात के संबंध में प्रति संचालन दरों के विदेशी और तटीय कार्गों के अनुपात के

आधार पर निकाला जा सकता है। ऐसा करते समय आटोमोबाईल की क्षमता में थोड़ा परिवर्तन और वार्षिक राजस्व आवश्यकता में थोड़ा परिवर्तन और वार्षिक राजस्व आवश्यकता में थोड़ी भिन्नता, जैसा कि पूर्व अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है, को ध्यान में रखा गया है।

- (घ). सरकार के नीतिगत निर्णय के अनुसार, तटीय कार्गो (थर्मल कोल और पीओएल के अलावा जिनमें कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पैलेट भी शामिल हैं) और तटीय जलयानों के लिए रियायती टैरिफ सामान्य कार्गो / जलयान संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक निर्धारित किए जाने हैं। तदनुसार, एमबीपीटी ने सरकार की नीति के अनुरूप लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गो के निपटान के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की हैं।
- (ड.). एमबीपीटी ने कहा है कि धारा शुल्क प्रभारों में सेवाएं शामिल हैं, जैसे श्रम, श्रम का प्रबंधन और पर्यवेक्षण, कार्गो का नियंत्रण और पर्यवेक्षण, कोर्गो संचालन उपकरणों का प्रचालन और अनुरक्षण, आदि। यह उपबंध घाटशुल्क अनुसूची के नीचे दरों के मापक्रम की टिप्पणी के रूप में अंतर्विष्ट किया गया है।
- (च). प्रस्तावित दरों के मापक्रम मं, एमबीपीटी ने सभी आयात कार्गों के लिए 5 दिन तथा निर्यात कार्गों के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है। आयात कार्गों के संबंध में 5 दिन तथा निर्यात कार्गों के संबंध में 15 दिन की निःशुल्क अवधि बहुउद्देशीय बर्थ में आयात और निर्यात कार्गों के लिए विनिर्दिष्ट मानदण्डों के अनुरूप है।

पत्तन ने 5 दिन की नि:शुल्क अविध के बाद भण्डारण प्रभार प्रभारित करने के लिए लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य कार्गो की कार्गो शेयर क्षमता के 30. 70% तथा ऑटोमोबाइल्स की कार्गो शेयर क्षमता के 6.60% पर विचार किया है। अपने आकलन में एनबीपीटी ने यह दर्शाया है कि लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य कार्गो 11.46 दिन की अविध के लिए भण्डारण राजस्व अर्जित करेंग। तथा ऑटोमोबाइल्स 6.34 दिन की अविध के लिए भण्डारण राजस्व अर्जित करेंगे।

भंडारण प्रभारों की गणना में संबंध में भी एमबीपीटी ने लौह व स्टील, आटोमोबाईल और सामान्य कार्गों के संबंध में वर्तमान भंडारण प्रभारों के आधार पर अपनी गणना को आधार बनाया है। पूर्व के अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से एमबीपीटी में लागू वर्तमान भंडारण प्रभारों को प्रचालक के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का आधार बनाने पर विचार करना ठीक नहीं होगा। एमबीपीटी द्वारा भंडारण प्रभार लगाने के लिए इवेल समय, कार्गों की प्रतिशत से संबंधित सूचना के आधार पर लौह व स्टील, आटोमोबाईल और सामान्य कार्गों के संबंध में भंडारण प्रभारों का पुनः निर्धारण किया गया है। उपरोक्त स्थिति के आधार पर और अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता में आशोधन को ध्यान में रखते हुए निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद 20 दिनों के पहले खंड के लिए दर की लौह व स्टील और परियोजना कार्गों व सामान्य कार्गों के संबंध में रुपये 4.20 प्रतिटन की दर पर गणना की जाती है। इसी प्रकार, आटोमोबाईल के संबंध में निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद 20 दिनों के पहले खंड के लिए पहले खंड की दर 1:5 गुना और 2 गुना निर्धारित की है।

(छ). बर्थिंग सेवाओं से राजस्व आवश्यकता का अनुमान पत्तन द्वारा 29.96 करोड़ रू० लगाया गया है। एमबीपीटी ने विदेश जाने वाले जलयानों के लिए बर्थ हायर प्रति जीआरटी प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए डॉलर में 0.015 डॉलर निर्धारित किया है तथा तटीय जलयानों के लिए इसे प्रति जीटीआर प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए रूपये में 0.54 रू० निर्धारित किया है।

बर्थ हायर का अवधारण करने के लिए एमबीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण भी इसके द्वारा निपटान और भण्डारण प्रभारों को अवधारित करने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण पर आधारित है, अर्थात् विद्यमान दरों पर अपेक्षित वृद्धि के प्रतिशत के आधार पर निपटान और भण्डारण प्रभारों को अवधारित करने के लिए एमबीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण प्रासंगिक होगा क्योंकि कार्गों के प्रकार के आधार पर भिन्न—भिन्न दरें विनिर्दिष्ट की जाती हैं। तथापि, बर्थ हायर प्रभारों के मामले में, प्रभार जलयान पर उद्ग्रहणीय होते हैं, न कि उसकी अंतर्वस्तु पर। अतः संदर्भाधीन मामले में बर्थ हायर प्रभार अन्य अपफ्रंट टैरिफ के मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण के आधार पर आकलित किए गए हैं।

एमबीपीटी ने लौह एवं स्टील और परियोजना कार्गो तथा सामान्य कार्गो के संबंध में अनबर्थिंग समय को 4.8 घंटे तथा ऑटोमोबाइल्स लाने वाले जलयान के संबंध में 1.8 घंटे में प्रभाजित किया है। चूंकि जलयान को इसकी बर्थिंग की अविध के लिए बर्थ हायर प्रभार अदा करना होता है, अनबर्थिंग के लिए अतिरिक्त घंटे भी एमबीपीटी द्वारा आकलन में शामिल किए गए हैं। कुल जीआरटी घंटों का आकलन करने के लिए इसी पर विचार किया गया है।

विदेशी जलयानों और तटीय जलयानों के 74:26 के अनुपात के आधार पर बर्थिंग सेवा से संशोधित राजस्व आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए और तटीय जलयानों के जीआरटी घंटों और विदेश गमनीय जलयानों के जीआरटी घंटों के अनुपात पर विचार करते हुए विदेश गमनीय जलयानों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया दर रूपये 1.4376 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा उसके भाग के लिए निकलती है। इस संबंध में यह उल्लेख करना यहां संगत होगा कि बर्थिंग कार्यकलाप के अंतर्गत पूंजी लागतों और प्रचालन लागतों पर दो बर्थी के संदर्भ में विचार किया गया है। अतः उपर्युक्त निकाला गया बर्थ किराया दो बर्थ के लिए लागू होगा। जलयान द्वारा केवल एक बर्थ घेरने की स्थिति में एक बर्थ के लिए प्रासंगित दर लगाई जानी चाहिए। अतः जलयान द्वारा केवल एक बर्थ घेरने पर विदेशी जलयानों पर अपफ्रंट बर्थ किराया दर रूपये 0.7188 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए और तटीय जलयानों पर रूपये 0.4313 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसके भाग पर अपफ्रंट बर्थ किराया दर लागू होगी। इस संबंध में बर्थ किराया प्रभारों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में उचित टिप्पणी निर्धारित की गई है। शुष्क थोक कार्गों के संचालन हेतु विशाखापट्टनम पत्तन न्यास की आंतरिक बंदरगाह में पश्चिमी घाट—उत्तरी बर्थ (डब्ल्यूक्यू—7 और डब्ल्यू—8) के विकास हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय ऐसी अवधारणा अपनाई गई हैं।

अन्य महापत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ हायर को अंतिम रूप प्रदान करते समय यह प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णित किया गया है कि अपफ्रंट बर्थ हायर प्रभार को केवल रूपये में ही अनुमोदित किया जाएगा। अतः एमबीपीटी में विदेश जाने वाले जलयानों के लिए बर्थ हायर प्रभार, जो रूपये में रखे गए हैं, अन्य अपफ्रंट टैरिफ मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णयों के अनुरूप हैं।

- (ix) प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ अनुसूची में, एमबीपीटी ने "तटीय जलयान", "विदेशी जलयान" और "प्रति दिन" जैसे पदबंधों के लिए परिभाषा प्रस्तावित की हैं। उक्त परिभाषाएं एमबीपीटी के दरों के मापक्रम में उक्त पदबंधों के लिए विनिर्दिष्ट परिभाषाओं के अनुरूप पाई गई हैं।
- (x) प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ अनुसूची में, एमबीपीटी ने कुछ शर्तों प्रस्तावित की हैं जैसे किसी जलयान को विदेश जाने वाले जलयान या तटीय जलयान के रूप में श्रेणीबद्ध करने के लिए मानदण्ड निर्धारित करने की शर्तें, टर्मिनल की ओर से एक युक्तिसंगत स्तर के बाद हुए विलंब के लिए प्रभारों का उद्ग्रहण न किया जाना, विलंबित भुगतानों/धनवापसी पर ब्याज के उद्ग्रहण को प्रशासित करने वाली शर्तें, बिलों/सकल भार को पूर्णांकित करना आदि, जिन्हें दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट सामान्य शर्तों के अनरूप पाया गया है।

- (xi) चूंकि डॉलर के मूल्यवर्ग में कोई टैरिफ निर्दिष्ट नहीं किया गया है, एमबीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित डॉलर मूल्यवर्ग के प्रभारों की भारतीय रूपये में वसूली को प्रशासित करने वाले शर्ते अनुमोदित नहीं की गई हैं।
- (xii) अधिकतम दरों से भिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए टर्मिनल प्रचालक को प्रदान किए गए लचीलेपन को प्रशासित करने वाली शर्तें, जो अन्य दरों के मापक्रम में शामिल की गई हैं, एमबीपीटी की संदर्भ टैरिफ अनुसूची में अंतर्निहित की गई हैं।
- (xiii) बर्थ हायर अनुसूची के अंतर्गत, एमबीपीटी ने अनेक शर्तें प्रस्तावित की हैं, जैसे जलयान के बर्थ को घेरने के समय से बर्थ हायर की अविध की परिगणना, बर्थ हायर में शामिल है बर्थ में प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार जैसे बर्थ में ठहरना, कूड़ा—कर्कट हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि संबंधी चौकसी, आदि ऐसी अविध के लिए बर्थ हायर का उद्ग्रहण न करना जब जलयान टर्मिनल प्रचालक के उपकरण अथवा बिजली में व्यवधान और किसी ऐसे अन्य कारण से अपनी बर्थ में निरंतर एक घंटे अथवा अधिक समय तक खाली खड़ा रहता हो, जिसका श्रेय टर्मिनल प्रचालक को जाता है, जलयान द्वारा अपनी रवानगी की तैयारी का संकेत देने के समय के पश्चात् बर्थ हायर द्वारा उसे 4 घंटे तक रोकना, उपयुक्त लहर परिस्थितियों के अभाव में पोत के प्रतीक्षा समय को निकालना, खराब मौसम तथा बर्थ हायर की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय—सीमा में रात्रि नौवहन के अभाव के कारण, दाण्डिक बर्थ हायर गलत संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) बर्थ हायर प्रभार के बराबर होगा, 'गलत संकेत' के लिए परिभाषा। ये शर्तें अन्य अपफ्रंट टैरिफ अनुसूचियों में निर्दिष्ट उपबंधों के अनुरूप हैं, अतः इन्हें एमबीपीटी की अपफ्रंट टैरिफ अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (xiv) मण्डारण प्रभार अनुसूची के अंतर्गत, एमबीपीटी ने अनेक शर्तें प्रस्तावित की हैं जैसे नि:शुल्क अवधि के आकलन के लिए रविवारों, सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाशों तथा पत्तन के गैर–कार्य दिवसों को शामिल न करना, भण्डारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जब प्रचालक ऐसे कारणों से कार्गों का वितरण करने की स्थिति में नहीं है, जिसके लिए प्रचालक ही उत्तरदायी है, बिलम्बन शुल्क को पूर्णांकित करना, जिन्हें अन्य अपफ्रंट टैरिफ अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट समान शर्तों के अनुरूप पाया गया है।
- (xv) मण्डारण प्रभार अनुसूची के अंतर्गत, एमबीपीटी ने इस आशय की टिप्पणी निर्दिष्ट की है कि शट—आउट कार्गो पर कोई प्रभार उद्ग्रहित नहीं किया जाएगा तथा शट आउट कार्गो पर विलंबन शुल्क कार्गो के टर्मिनल में प्रवेश की तारीख से उसे वहां से हटाए जाने की तारीख तक उद्ग्रहित किया जाएगा। इस टिप्पणी में यह भी वर्णित है कि शट—आउट कार्गो को शिपर द्वारा टर्मिनल प्रचालक की ओर से नोटिस प्राप्त होने के तीन दिन के भीतर हटा लिया जाना चाहिए तथा इसका अनुपालन न किए जाने की स्थिति में, टर्मिनल प्रचालक शिपर के व्यय पर ऐसी वस्तुओं को हटा देगा। इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाना प्रासंगिक है कि इस प्रकार की शर्त एमबीपीटी के दरों के मापक्रम में विद्यमान है। अतः संदर्भ टैरिफ अनुसूची में टिप्पणी को निर्दिष्ट किए जाने का अनुमोदन किया जाता है।
- (xvi) 2013 के संशोधित टैरिफ दिशा—निर्देश का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों के साथ—साथ संदर्भ टैरिफ निर्दिष्ट करने की अपेक्षा करता है। हालांकि 2013के संशोधित दिशा—निर्देश में इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों की समीक्षा करने की अपेक्षा नहीं की गई हैं, यह अपेक्षा करना गैर—युक्तिसंगत नहीं होगा कि पत्तन युक्तिसंगत तथा हासिल किए जाने योग्य निष्पादन मानदण्ड प्रस्तावित करे।

एमबीपीटी ने लौह एवं स्टील, ऑटोमोबाइल्स तथा सामान्य कार्गों के लिए निष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं। वे कार्गों मदें, जिनके लिए निष्पादन मानक प्रस्तावित की गई हैं, उन कार्गों मदों से मेल खाती हैं जिनके लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची में टैरिफ प्रस्तावित किए गए हैं। एमबीपीटी ने लौह एवं स्टील के मामले में 4000 टन प्रति दिन ऑटोमोबाल्स के मामले में 3000 यूनिट प्रतिदिन तथा सामान्य कार्गों के मामले में 2500 टन प्रतिदिन के सांकेतिक मानदण्ड को निर्दिष्ट करते हुए निष्पादन मानदण्ड प्रस्तावित किए हैं। चूंकि जब इन मानदण्डों की तुलना लौह एवं स्टील के मामले में 10000 टन प्रतिदिन पर एक बर्थ की आउटपुट तथा आटोमोबाइल के मामले में 3264 यूनिट प्रति दिन से की गई, जिन पर इष्टतम क्षमता आकलन में विचार किया गया था, तो ये उनसे निम्न पाई गई, अतः एमबीपीटी से निष्पादन मानकों की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, एमबीपीटी ने बताया है कि निष्पादन मानकों की समीक्षा करना आवश्यक नहीं है क्योंकि निष्पादन मानकों के लिए प्रस्तावित मानदण्ड ग्राही द्वारा अनुरक्षित किए जाने वाले मानदण्डों के न्यूनतम स्तर पर है तथा ये आदर्श रियायत करार पर आधारित है, अतः ये अधिक उपयुक्त होंगे।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2013 के संशोधित टैरिफ दिशा—निर्देश का खंड 2.5 विनिर्धारित करता है कि टीएएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लेखित किए जाएं तथा साथ ही पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में भी इन्हें शामिल किया जाए। उक्त दिशा—निर्देशों के अनुसार, यह केवल रियायत करार में अंतर्वेशित निष्पादन मानकों की पूर्ति पर निर्भर है कि प्रचालक किसी निष्पादन—आधारित टैरिफ के लिए पात्र होगा। यह सच है कि 2013 के संशोधित दिशा—निर्देश केवल निष्पादन मानकों को विनिर्दिष्ट करने की अपेक्षा ही करते हैं। ये यह निर्धारित नहीं करते है कि निष्पादन मानक किन बातों से मिलकर बनेगें। चूंकि एमबीपीटी ने निष्पादन मानक निर्दिष्ट करने की अपनी इच्छा व्यक्त की है जैसािक इसके द्वारा प्रस्तािवत किया गया है, उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट किया गया है।

विभिन्न कार्गों के लिए निष्पादन मानकों को प्रशासित करने वाली शर्तों को निर्दिष्ट करने के विशिष्ट अनुरोध के बावजूद एमबीपीटी ने इन्हें निर्दिष्ट नहीं किया है।

चूंकि निष्पादन मानदण्ड आदर्श रियायत करार में दर्शाए गए मानदण्डों पर आधारित बताए गए हैं तथा साथ ही इस पर भी ध्यान देते हुए कि 2013 के संशोधित मानदण्डों का खण्ड 2.2 इस प्राधिकरण से पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर निष्पादन मानदण्ड अधि सूचित करने की अपेक्षा करता है, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानदण्ड संदर्भ टैरिफ अनुसूची के साथ अधिसूचित किए जा रहे हैं।

- 9.1 उपर्युक्त के अध्यधीन, संदर्भ टैरिफ को प्रशासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ टैरिफ अनुसूची अधिसूचित की जा रही हैं।
- 9.2 आशोधित संदर्भ टैरिफ अनुसूची अनुबंध—II पर संलग्न है तथा एमबीपीटी में अपतट बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानक अनुबंध—III पर संलग्न हैं।
- 9.3 परिणाम के तौर पर तथा ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और विवेक के सामूहिक अनुप्रयोग के आधार पर, यह प्राधिकरण एमबीपीटी पर अपतट बहुउद्देशीय कार्गों बर्थ के लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची को अनुमोदित करता है तथा इसे निष्पादन मानदण्ड के साथ अधिसूचित करता है।
- 9.4 संशोधित टैरिफ दिशा—निर्देश 2013 के खण्ड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ टैरिफ तथा निष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लेखित किए जाएंगे तथा उसके बाद इन्हें पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में निर्दिष्ट किया जाएगा। तदनुसार, एमबीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह संदर्भ टैरिफ तथा निष्पादन मानदण्डों को बोली दस्तावेज में तथा उसके उपरांत पत्तन द्वारा यथास्वीकृत पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में अंतर्विष्ट करे।

10.1 वाणित्यिक प्रचालन की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुक्क उस वर्ष के संगत सूचकांकित संदर्भ प्रशुक्क तक सीमित रहेगा जो सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुक्क 2013 के प्रशुक्क दिशा—निर्देशों के पैरा 2.2 में प्रावधानित अनुसार सूचकांक के आधार पर स्वतः प्रतिवर्ष संशोधित हो जाएगा जो पूरी छूट अविध के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक सूचकांकिक संदर्भ प्रशुल्क के ऊपर प्रचालन के दूसरे वर्ष के बाद से निष्पादन मानक (निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क) सिंहत आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से न्यूनतम 60 दिन पूर्व प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क उस संगत वित्तीय वर्ष (और यह प्रशुल्क कैप होगा) के लिए सूचकांकिक प्रशुल्क के 15% से अधिक नहीं होगा। निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

- 10.2 छूट करार में निर्विष्ट अनुसार पिछले 12 माह में निष्पादन मानकों की उपलिक्ष्य अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी स्थिति हो, दर्शाते हुए छूट करार के अंतर्गत नियुक्त स्वतंत्र अभियता के प्रमाणपत्र सहित टैम्प को प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।
- 10.3 प्रस्ताव प्राप्त होने पर टैम्प, प्राप्ति के 7 दिनों में प्रशुल्क दिशा—निर्देश के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार प्राप्त करेगा।
- 10.4 प्रचालक द्वारा विगत 12 माह में छूट करार में अनर्विष्ट अनुसार निष्पादन मानक हांसिल न करने की स्थिति में, टैम्प आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वर्ष के लिए लागू सूचकांकिक संबंद्ध प्रशुल्क का ही पात्र होगा।
- 10.5 महापत्तन न्यास मतों पर विचार करने के बाद यदि टैम्प संतुष्ट है कि छूंट करार में निर्विष्ट निष्पादन मानक हांसिल कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क अधिसुचित करेगा जो आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से प्रभावी होगा।
- 10.6 निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, टैम्प निष्पादन मानकों और प्रचालक द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। टैम्प, निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा अस्वीकार करने का निर्णय प्रचालक द्वारा निष्पादन मानकों के हांसिल करने अथवा अन्यथा के आधार पर लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के साथ संलग्न अनुबंध में दर्शित उदाहरण के अनुसार होगा।
- 10.7 प्रचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी का निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव टैम्प द्वारा स्वतः अधिसूचित किया जाएगा जो स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रामाणित विगत 12 माह में निष्पादन मानकों की प्राप्ति के अध्यधीन होगा। तीसरे वर्ष के बाद से निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और टैम्प 20 मार्च तक निष्पादन संबंद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करेगा जो आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।
- 10.8 टैम्प द्वारा यथा निर्धारित निष्पादन मानकों का पीपीपी प्रचालक द्वारा हांसिल न करने के बारे में किसी प्रयोक्ता की शिकायत की स्थिति में वह टैम्प को प्रतिवेदन दे सकता है, जो तत्पश्चात प्रतिवेदन पर जांच करेगा और संबंधित महापत्तन न्यास को अथवा निष्कर्ष देगा। महापत्तन न्यास संबंधित छूट कार के प्रावधानों क अनुसार निष्कर्षो पर आवश्यकता कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- 10.9 छूट करार हस्ताक्षरित करने के 15 (पंद्रह) दिनों में संबंधित प्रचालन छूट करार को टैम्प को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाईट पर डालेगा।
- 10.10 पीपीपी प्रचालक कार्गो प्रशुल्क, जहाज बर्थ दिन आउटपुट, जहाज से माल उतारने व लादने की क्रिया के औसत समय, औसत बर्थ-पूर्व प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ से वसूल प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट टैम्प को प्रस्तुत करेगा। पीपीपी प्रचालक प्रत्येक तिमाही के अंत के आगामी माह में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। टैम्प द्वारा वांछित कोई जानकारी भी समय-समय पर उन्हें प्रस्तुत की जाएगी।

10.11 पीपीपी प्रचालक से प्राप्त ऐसी सभी जानकारी टैम्प अपनी वेबसाईट पर प्रकाशित करेगा। टैम्प, वाणिज्यिक रूप से संवेदी आंकड़े/जानकारी के प्रकाशन न करने के किसी पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध के साथ कथित आंकड़े/जानकारी के वाणिज्यिक संवेदी होने और प्रकाशन होने पर उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकृल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य देना होगा। इस संबंध में टैम्प का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालासुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन—III / 4 / असाधारण / 143 / 13)]

अनुबंध—I

मुंबई पत्तन न्यास में बहुप्रयोजनीय समुद्रगामी कार्गो बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क गणना

करोड में

क म सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान	टीएएमपी द्वारा आशोधित अनुमान
I	ईंच्टतम क्षमता		
	ईंच्टतम घाट क्षमता		
(a)	विभिन्न कार्गो मदों की क्षमता का शेयर		
	लोह व स्टील की क्षमता के शेयर का प्रतिशत (एस 1)	86,95%	86,95%
	ऑटोमोबाईल की क्षमता के शेयर का प्रतिशत (एस 2)	8,70%	8,70%
	सामान्य कार्गो की क्षमता के शेयर का प्रतिशत (एस 3)	4,35%	4,35%
(ख)	जलयानों के संचालन की दर		

	लोह व स्टील ले जाने वाले जलयानों की संचालन दर (पी 1)	20000	20000
	ऑटोमोबाईल ले जाने वाले जलयानों की संचालन दर (पी 2)	6000	6528
	सामान्य कार्गो ले जाने वाले जलयानों की संचालन दर (पी 3)	20000	20000
(ग)	टर्मिनल की ईष्टतम क्षमता		
	— लोह व स्टील	4443145	4443145
	— आटोमोबाईल		
	Y	133371	145108
	— सामान्य कार्गो 0.7* एस 3* पी 3* 365 टन ∕ वार्षिक	222285	222285
II			
₹	पूंजी लागत		
	कार्गो संचालन कार्यकलाप	करोड़ में	
	(i) सिविल लागत		
	– पहुंच ढांचा	106,23	106,23
	—प्रशासनिक भवन	0,32	0,32
	—संचालन क्षमता के वर्ष विभाजन का निर्माण (550 मी. x 75 मी.)	252,86	252,86
	–कार्यशाला शॉप व भंडार	0,12	0,12
	—विविध भवन ————————————————————————————————————	0,18	0,18
	–विस्तृत इंजीनियरी, मृदा जांच व परियोजना पर्यवेक्षण 7% की दर से	25,18	25,18
	–आकस्मिकताएं 3% की दर से	10,79	10,79
	कार्य संविदा कर 2.8% की दर से	10,07	10,07
	-पर्यावरणीय राहत लागत 0.5% की दर से	1,80	1,80
	जोड़	407,55	407,55
	(ii) उपकरण लागत		
	– विद्युत गोदी क्रेन– 30 मी.ट. (संख्या 3)	55,17	55,17
	- मोबाईल बंदरगाह क्रेन (संख्या 1)	24,52	24,52
	— 3 टन क्षमता की कांटालिफ्ट (संख्या 1)	0,25	0,25
	— 5 टन क्षमता की कांटालिपट (संख्या 1)	0,31	0,31
	–रबड़ टायर क्रेन (संख्या 1)	1,29	1,29
	–विद्युत कार्य – विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण व परियोजना पर्यवेक्षण	5,33	5,33
	१५५६ हजानवर, भूव बराबान व बारवाजना वववदान 7% की दर से	6,08	6,08
	– आकस्मिकताएं 3% की दर से	2,61	2,61
	– कार्य संविदा कर 2.8% की दर से	2,43	2,43
	– पर्यावरणीय राहत लागत 0.5% की दर से	0,43	0,43
	जोड़	98,42	98,42
	(iii) उपयोगिता लागत		
	–जल आपूर्ति	2,46	2,46
		0,61	0,61
	-संचार व सूचना प्रौद्योगिकी	2,45	2,45
	- बंकर	2,45	2,45

— आपदा प्रबंधन योजना— पर्यावरणीय संरक्षण उपकरण	0,31	0,3
–अग्निशमन सुविधाएं	0,61	0,6
–विविध मदें	1,23	1,2
– विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना पर्यवेक्षण 7% की दर से	0,79	0,7
– आकस्मिकताएं 3% की दर से	0,34	0,3
– कार्य संविदा कर 2.8% की दर से	0,32	0,3
पर्यावरणीय राहत लागत 0.5% की दर से	0,06	0,0
जोड़	12,85	12,
(iii) विविध		
–उपयोगिता लागत और विद्युत लागत को छोड़कर सिविल और उपकरण लागत पर 5%	22,06	25,
 विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना पर्यवेक्षण 7% की दर से 	1,54	0,
– आकस्मिकताएं 3% की दर से	0,66	0,
– कार्य संविदा कर 2.8% की दर से	0,62	0,
– पर्यावरणीय राहत लागत 0.5% की दर से	0,11	0,
जोड़	25,00	25,
संचालन कार्यकलाप हेतु कुल पूंजी लागत (i+ii+iii)	543,82	543,
ख बर्थ किराया कार्यकलाप		
(i) बर्थ लागत		
—बर्थ का निर्माण (550 मी. × 25 मी.)	84,29	84,
– निकर्षण की लागत	29,08	29,
– फेंडर	3,68	3,
– जहाजी खूंटा	0,92	0,
 विस्तृत इंजीनियरी, मृदा परीक्षण और परियोजना पर्यवेक्षण 1% की दर से 	8,26	8,
– आकस्मिकताएं 3% की दर से	3,54	3,
– कार्य संविदा कर 2.8% की दर से	3,30	3,
पर्यावरणीय राहत लागत 0.5% की दर से	0,59	0,
जोड़	133,66	133,
(ii) विविध लागत		
विविध (बर्थलागत का 5%)	6,68	6
 विस्तृत इंजीनियरी मृदा परीक्षण और परियोजना पर्यवेक्षण 7% की दर से 	0,47	0
— आकस्मिकताएं 3% की दर से	0,20	0
– कार्य संविदा कर 2.8% की दर से	0,19	0
पर्यावरणीय राहत लागत 0.5% की दर से	0,03	0,
जोड़	7,57	6
	141,23	140
वर्श कियाग कार्यकलाप हेत कल एंजीलागत (i_ii)		
बर्थ किराया कार्यकलाप हेतु कुल पूंजीलागत (i+ii)	,=-	

		7	
Ш	कार्गो संचालन कार्यकलाप हेतु प्रचालन लागत		
		-	करोड में
	(क) विद्युत लागत	1,45	1,38
	(एमबीपीटी—100 यूनिट/घंटा/क्रेन* रूपये 7.90 प्रति यूनिट* 6132 घंटे पीए 3 क्रेन के लिए) (टीएएमपी— 100 यूनिट/घंटा/क्रेन* रूपये 7.52 प्रति यूनिट* 6132 घंटे पीए 3 क्रेन के लिए)		
	(ख) ईंधन लागत		
	– बंदरगाह मोबाईल लागत	0,52	0,55
	(एमबीपीटी—15 लीटर/घंटा/क्रेन* रूपये 56 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 एचएमसी के लिए) (टीएएमपी—15 लीटर/घंटा/क्रेन* रूपये 59.46 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 एमएमसीके लिए)		
	– 3 टन कांटालिफ्ट	0,24	0,26
	(एमबीपीटी— 7 लीटर/घंटे/कांटा लिफ्ट* रूपये 56 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 कांटा लिफ्ट के लिए) (टीएएमपी— 7 लीटर/घंटे/कांटा लिफ्ट* रूपये 59.46 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 कांटा लिफ्ट के लिए)		
	5 टन कांटा लिपट	0,24	0,26
	(एमबीपीटी—7 लीटर/घंटे/कांटा लिपट* रूपये 56 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 कांटा लिपट के लिए) टीएएमपी—7 लीटर/घंटे/कांटा लिपट* रूपये 59.46 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 कांटा लिपट के लिए		
	रबड़ टायर क्रेन	0,41	0,44
	एमबीपीटी—12 लीटर/घंटे/क्रेन* रूपये 56 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 क्रेन के लिए टीएएमपी—12 लीटर/घंटे/क्रेन* रूपये 59.46 प्रति लीटर* 6132 घंटे पीए 1 क्रेन के लिए		
	(ग) मरम्मत व अनुरक्षण	1	
	– सिविल परिसंपत्तियां	4,08	4,20
	(एमबीपीटी— (सिविल कार्य का 1%) (टीएएमपी—सिविल कार्य और उपयोगिताओं का 1%)		
	– फालतू पूर्जों सहित यांत्रिकी व विद्युत उपकरण	5,56	4,92
	(एमबीपीटी— उपकरण लागत और उपयोगिताओं पर 5%) (टीएएमपी— उपकरण की लागत पर 5%)		
	विविध परिसंपत्तियां	0,00	0,45
	(एमबीपीटी—शून्य) (टीएएमपी—(विविध परिसंपत्ति लागत का 5%)		
	(छ) बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1%)	5,44	5,44
	(ड.) मूल्यहास		
	-सिविल कार्य 3.34% की दर से	13,61	14,04
	–यांत्रिकी कार्य 10.34% की दर से	11,51	10,18
	—विविध परिसंपत्तियां सिविल कारक पर 3.34% और उपकरण कारक पर 10.34%	0,00	1,19
	(च) लाईसेंस फीस	2,10	2,10
	(छ) वेतन व ऊपरी खर्चों के लिए अन्य खर्चे (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5%)	27,19	27,19
	कुल प्रचालन लागत	72,35	71,21

क्रम सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा आशोधित अनुमान
IV	कार्गो संचालन कार्यकलाप हेतु अनुमानित राजस्व आवश्यकता और अपफंट प्रशुल्क		
क	The second secon		
(i)		_	
	(क) कुल प्रचालन लागत	72,35	71,21
	(ख) नियोजित पूंजी पर वसूली	87,02	87,02
	(ग) कार्गो संचालन कार्यकलाप से कुछ राजस्व आवश्यकता	159,37	158,23
(ii)	राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन		
	(क) कार्गो संचालन प्रभार (एआरआर का 90%)	143,43	142,40
	(ख) भंडारण प्रभार (एआरआर का 5%)	7,97	7,91
	(ग) विविध प्रभार (एआरआर का 5%)	7,97	7,91
	(घ) कार्गो संचालन से कुल राजस्व आवश्यकता	159,37	158,23
(iii)	कार्गो संचालन प्रभार		
	(क) कार्गो संचालन प्रभार		
	–राजस्व आवश्यकता (राशि रूपये में)	1434316277	1424033729
	–लोह व स्टील और परियोजना कार्गो की ईष्टतम क्षमता	4443145	4443145
	– ऑटोमोबाईल की ईष्टतम क्षमता	133371	145108
	– सामान्य कार्गो की ईष्टतम क्षमता	222285	222285
	– लोह व स्टील और परियोजना कार्गो के संचालन की प्रति टन दर	241,18	311,02
	–ऑटोमोबाईल के संचालन की प्रति यूनिट दर	3865,08	952,89
	–सामान्य कार्गो संचालन की प्रति टन दर	69,34	311,02
	(ख) भंडारण प्रभार		
	–राजस्व आवश्यकता (राशि रूपये में)	79684238	79112985
	-भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो की प्रतिशतता	13004230	79112905
	लोह व स्टील और परियोजना कार्गो व सामान्य कार्गो	30,70%	30,70%
	ऑटोमोबाईल	6,60%	6,60%
	–भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो की क्षमता		
	–लोह व स्टील और परियोजना कार्गो और सामान्य कार्गो (टन)	1432287	1432287
	ऑटोमोबाईल (यूनिटें)	8802	9577

	(i) लोह व स्टील और परियोजना कार्गो और सामान्य कार्गो के लिए भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि पश्चात्)	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति टन दर	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति टन दर
	-प्रथम २० दिन	5,30	4,20
	–21वें दिन से 40वें दिन	7,95	6,30
	–41वें दिन के बाद	10,60	8,40
	(ii) आटोमोबाईल के लिए भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के बाद)	प्रतिदिन	प्रतिदिन अथवा
		अथवा उसके भाग के लिए	उसके भाग के लिए प्रति वाहन
		प्रति वाहन	दर
		दर	
	–प्रथम पांच दिन	56,53	102,67
	–छठे दिन से 10वें दिन	141,32	154,00
	–11वें दिन के बाद	282,65	205,34
	(ग) विविध प्रभार		
	– राजस्व आवश्यकता (रूपये लाख में)	79684238	79112985
	— क्षमता (प्रतिवर्ष लाख टन)	4665430	4665430
	– विविध (प्रभार प्रति टन)	17,08	16,96
ख	बर्ध किराया प्रभार		
(i)	राजस्य आवश्यकता		करोड़ में
	(क) मरम्मत व अनुरक्षण प्रभार (बर्थ के लिए पूंजी लागत पर 1%)	1,41	1,41
	(ख) मूल्यहास	4,72	4,69
	(ग) बीमा (बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1%)	1,41	1,40
	(घ) अन्य खर्चे (बर्थ के लिए पूंजी लागत पर 5%)	7,06	0,00
	उपजोड़ (i)	14,60	7,50
(ii)	नियोजित पूंजी पर वसूल 16% की दर से	22,60	22,45
	बर्धिंग सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (i+ii)	37,20	29,96
	बर्थ किराया प्रभार		
	विदेश गमनीय जलयान (प्रति जीआरटी प्रति घंटा दर) रूपयो में	\$ 0.015	1,374
	तटीय जलयान (प्रति जीआरटी प्रति घंटा दर) रूपये में	0,540	0,825

एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत बर्थ किराया गणना

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	लोह व स्टील	आटोमोबाई ल	सामान्य कार्गो
I		टन / पी			
	पार्सल आकार	सीयू	45000	3000	35000
ii	जलयान आकार	डीडब्ल्यू टी	60000	60000	45000
iii.	बर्थ के बिना घंटें	घंटे	60000	60000	4,80
	षथ क ।षम। घट	चट जीआरट	4,80	1,80	27439
iv.	औसत जीआरटी	3)101140	36585	36585	21439
v.	प्रत्याशित ट्रेफिक	मिलियन	2,22	0,07	0,11
		टन			
vi.		टीपीडी			10000
		एवं			
	बर्थ की दैनिक प्रवाह क्षमता	पीसीयू	10000	3000	
vii	बर्थ दिनों की संख्या	बर्थ दिन	222	22	11
viii					267
	बर्थ घंटों की संख्या	घंटे	5332	533	
ix.	जलयानों की संख्या	संख्या	49	22	3
х.	बिना बर्थ घंटे	घंटे	237	40	15
xi.	बिना बर्थ सहित कुल बर्थ घंटे (viii+x)	घंटे	5569	573	282
xii.		जीआरट	180615		87133
	कुल जीआरटी घंटे (iv*ix)	J	7	813238	
xiii	राजस्व आवश्यकता				
•			372004692		
	बर्थ किराया—विदेश गमनीय जलयान (अमेरीकी डॉलर में)		0,015		
	बर्थ किराया- तटीय जलयान (रूपयों में)		0,	54	

टीएएमपी के अनुसार बर्थ किराया गणना अनुमान

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	लोह व स्टील	ऑटोमोबाईल	सामान्य कार्गी	कुल
i		टन / दि			20000	
	पोत दिन आउटपुट	न	10000	3264	0	
ii.	औसत जीआरटी	टन	36585	36585	27439	
iii.	औसत पार्सल आकार	टन	45000	3000	35000	
iv.			222157		22228	481053
	संचालित की जाने वाली प्रत्याशित टनेज	टन	3	72554	5	8
v.	बर्थ दिनों की औसत संख्या (iv/i)	दिन	222	22	11	256
vi.	बर्थ घंटों की संख्या {24x(v)}	घंटे	5332	533	267	6132
vii	जलयानों की प्रत्याशित संख्या (iv/iii)	रंख्या	49	24	6	
viii					4,8	
	प्रति जलयान बिना बर्थ समय	घंटे	4,8	1,8		
ix.	बिना बर्थ घंटें (vii x viii)	घंटे	237	44	30	591
х.	कुल घंटे (vi+ix)	घंटे	5569	577	297	6723

xi.	कुल जीआरटी घंटे (ii x x)	जीआरट ी घंटे	203734454	21110352	8155613	243262615
xii.	राजस्व आवश्यकता	रूपये	200707707	21110002		299580868
	विदेशी जलयान 74% और तटीय जलयान 26% के लिए कार्य					
	232582183 * 74% * x + 232582183 * 24% * 0.6x					
	=					299580868
	172110815 x + 36282821 x =					299580868
	x = विदेश गमनीय जलयान दर					1,3745
	तटीय जलयान दर = 0.6 x विदेश गमनीय जलयान दर					0,8247

अनुबंध—II

मुंबई पत्तन न्यास पर बहुप्रयोजनीय समुद्रगामी कार्गो बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होगी

- (i) तटीय जलयान का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) विदेशी जलयान का अर्थ है तटीय जलयान के अलावा कोई अन्य जलयान।
- (iii) प्रतिदिन का अर्थ है प्रति कलैंडर दिन जबतक अन्यथा कथित न हो ।
- 1.2 सामान्य निबंधन और शर्त
- (i) जलयान की स्थिति, इसके सीमा शुल्क अथवा नौपरिवहन महानिदेशक अथवा मर्केन्टाईल समुद्रीय विभाग अथवा भारतीय जलयान पंजीयक अथवा महाराष्ट्र मैरिटाईम बोर्ड द्वारा प्रमाणन से उपजे अथवा तटीय जलयान अधिनियम, अंतर्देशीय जलयान अधिनियम के अंतर्गत जारी, इसके जलयन संबंधी प्रभारों के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेश गमनीय" के रूप में वर्गीकरण का निर्णायक कारक होगा और कार्गों का स्वरूप अथवा इसका उदगम इस प्रयोजन के लिए किसी भी प्रकार से संगत नहीं होगा।
- (ii) (क) भारतीय पताका का विदेश रामनीय जलयान जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, जिसे सीमा–शुल्क संपरिवर्तन आदेश अथवा सीमा–शुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य मेनिफेस्ट दाखिल करने के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी पताका का विदेश गमनीय जलयान को पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दर लोड पोर्ट द्वारा उस समय से प्रभार योग्य होगी जब जलयान तटीय सामान की लोडिंग आरंभ करता है।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभारयोग्य होगी जब तक जलयान तटीय कार्गो निर्मुक्ति प्रचालनों को पूरा करता है, उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें निर्मुक्ति पत्तनों द्वारा प्रभारयोग्य होंगी।
- (ड.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय जलयान के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।
- (च) कार्गो प्रचालन के इतर पत्तन पर आने वाले जलयानों के लिए उपर्युक्त (ग) और (घ) में संदर्भित शर्तें लागू होंगी।
- (iii) प्रयोक्ता को टर्मिनल प्रचालक के कारण न्यायोचित स्तर के परे विलंब के लिए प्रभार नहीं देने होंगे।
- (iv) विलंबित भ्गतानों / रिफंडों पर ब्याजः
- (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दांडिक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापिसयों पर दांडिक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दांडिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान अग्रणी दर से 2 प्रतिशत ऊपर होगी। दांडिक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात् अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात् की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसािक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (ड.) ब्याज की गणना बिल देने की तारीख से भुगतान की तारीख तक दिनों की वास्तविक संख्या के लिए की जाएगी।

- (v) किसी भी बिल में वसूल किए गए न्यूनतम प्रभारों को सौ रूपये (100) केवल होंगे।
- (vi) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रूपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii) किसी भी मद का सकल भार अथवा परिमाण द्वारा मापन अथवा क्षमता की गणना में 0.5 तक अंश को 0.5 यूनिट माना जाएगा और 0.5 भाग और इससे अधिक को एक यूनिट माना जाएगा, जब तक अन्यथा निर्दिष्ट न हो।
- (viii) वापसी के किसी भी दावे पर तभी विचार किया जाएगा यदि वापसनीय राशि रूपये 100/— अथवा अधिक है। इसी प्रकार पत्तन को देय राशि रूपये 100/— से कम है तो टर्मिनल निम्न प्रकार बिल ब्याज बिल नहीं देगा।
- (ix) (क) इस मानदरों में निर्धारित दरें उच्चतम दरों पर है: इसी प्रकार दरें और छूट जमीन पर हैं। टर्मिनल प्रचालक यदि चाहे तो निम्न दरें ले सकता है और / अथवा अधिक छूट अनुमत कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल प्रचालन यदि चाहे तो मान दरों में निर्धारित दरों की अनुप्रयोगता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों का पुनर्गठन कर सकता है यदि ऐसे पुनर्गठन से प्रयोक्ता को प्रति युनिट दर में राहत मिले और मानदरों में निर्धारित युनिट दरें अधिकतम स्तर से न बढे।
- (ग) बशर्ते कि टर्मिनल प्रचालक जनता को ऐसी निचली दरें और/अथवा ऐसी दरों की अनुप्रयोगता को शासित करने वाली शर्तों को अधिसूचित करेगा और ऐसी निचली दरों में किसी परिवर्तन और/अथवा ऐसी दरों को की अनुपयोगिता को शासित करने वाली शर्तों को जनता को अधिसूचित करता रहेगा बशर्ते कि नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होगी।

गोदी प्रभार:

जलयान की किस्म	लोह व स्टील	आटोमोबाईल	सामान्य कार्गो	उद्ग्रहण की यूनिट
विदेशी	311.02	952.89	311.02	प्रति मी.ट. अथवा पीसीयू
तटीय	186.61	571.73	186.61	प्रति मी.ट. अथवा पीसीयू

टिप्पणी :

गोदी प्रभार में श्रमिक प्रबंधन और श्रमिक के पर्यवेक्षण, कार्गों के नियत्रंण और पर्यवेक्षण, कार्गों संचालन उपकरण के प्रचालन व अनुरक्षण आदि जैसे सेवाएं शामिल हैं।

बर्थ हायर प्रभार

	प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा उसका भाग		
जलयान की किस्म	विदेशी	तटीय	
सभी जलयान	1.3745	0.8247	

टिप्पणी:

- (i) जलयान द्वारा केवल एक बर्थ धारित करने के मामले में यथा उपरोक्त उल्लिखित संबंधित बर्थ किराया प्रभारो का 50 प्रतिशत विदेश गमनीय जलयानों और तटीय जलयानों के लिए उगाही होने योग्य आरोप्य हैं।
- (ii) बर्थ हायर की अवधि की गणना जलयान के बर्थ पर आने के समय से की जाएगी।

,पपपद्ध बर्थ हायर में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार शामिल होंगे जैसे बर्थ ग्रहण करना, कूड़ा हटाना, बर्थ की सफाई, अग्नि चौकसी आदि।

- (iii) उस अवधि के लिए बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा जब टर्मिनल प्रचालन के निरंतर एक घंटे अथवा अधिक से टर्मिनल प्रचालक उपकरण अथवा बिजली के खराब होने अथवा टर्मिनल प्रचालक की वजह से किसी अन्य कारण से जलयान खड़ा रहा हो।
- (iv) (क) जलयान रवानगी के लिए तैयार होने के संकेत के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया बंद हो जाएगा।
- (ख) बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय—सीमा में ज्वार भाटे तूफानी मौसम की स्थितियां अनुकूल होने और रात्रि नौवहन की कमी के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
- (ग) जलयान का मास्टर/एजेंट अनुकूल ज्वारभाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही नौवहन के तैयार होने का संकेत देगा।
- (v) दाण्डिक बर्थ किराया गलत संकेत के लिए एक (दिन 24 घंटे) के बर्थ किराए के बराबर होगा।

गलत संकेत तब होगा जब जलयान तैयार होने का संकेत देता है और प्रत्याशा में पॉयलट मांगता है जबिक इंजन तैयार न होने के अथवा कार्गो प्रचालन पूरा न होने अथवा जलयान के किसी अन्य कारण से बर्थ खाली करने के लिए वह तैयार नहीं है इसमें संकेत देने की तैयार होने का समय शामिल नहीं होगा जब जलयान प्रतिकूल ज्वार भाटे, रात्रि नौवहन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम स्थिति के कारण जलयात्रा करने में असमर्थ हो।

विविध प्रकार

कार्गों की किस्म	प्रति मैट्रिक टन
सभी कार्गो (ऑटोमाबाईल के अलावा)	16.96

टिप्पणी :

उपर्युक्त निर्धारित विविध प्रभार, गोदी पर कार्गो हटाने, कार्गो का वजन करने, मिट्टी दबाने आदि जैसी सभी विविध सेवाओं के प्रावधान के लिए योगिक प्रभार है।

भंडारण प्रभार राशि रुपये में

पण्य	यूनिट	पहले से 20वें दिन के लिए	21वें दिन से 40वें दिन के लिए	41वें दिन के बाद
लोह व स्टील, सामान्य कार्गी	प्रतिटन प्रतिदिन	4.20	6.30	8.40
ऑटोमोबाईल	प्रति वाहन प्रतिदिन	102.67	154.00	205.34

टिप्पणी:

- (i) उस अवधि के लिए कोई भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं होगा जिस अवधि में टर्मिनल प्रचालक प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर कार्गी सुपुर्द करने की स्थिति में न हो जो टर्मिनल प्रचालक की वजह से हो।
- (ii) सभी आपातित वस्तुओं को जलयान के कार्गो के पूर्ण उतराई के अगले दिन की तारीख से पांच दिनों के लिए बिलंब—शुल्क से मुक्त भंडारण अनुमत होगा। सभी निर्णात वस्तुओं को पत्तन में कार्गो के आने की तारीख से पंद्रह दिनों के लिए पत्तन में भंडारण विलंब—शुल्क से मुक्त होगा।
- (iii) मुपत दिनों की गणना में रविवार, सीमा-शुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश और पत्तन गैर-प्रचालन दिन शामिल नहीं होंगे।
- (iv) विलंब प्रभार का मूल्याकंन वस्तुओं के सकल भार पर किया जाएगा। प्रभार लगाने के लिए सकल भार यदि 100 किलोग्राम के गुणज में कर दिया जाएगा।
- (v) शट आउट कार्गो पर कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा। शट आउट कार्गो पर विलंब शुल्क टर्मिनल मे कार्गो के आने की तारीख और हटाने की तारीख सिंदत, पर लगाया जाएगा। शट आउट कार्गो को टर्मिनल प्रचालन से तीन दिन के नोटिस प्राप्त होने पर नौभार परेषक द्वारा हटाया जाना चाहिए। गैर—अनुपालन की स्थिति में टर्मिनल प्रचालक ऐसे सामान को नौभार परेषक के खर्चे पर हटा सकता है।

सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क कैप को मुद्रास्फीति से सूचकांक किया जाएगा किंतु संगत वर्ष की 1 जनवरी, 2013 और 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60% की सीमा तक ही। प्रशुल्क कैप का स्वतः समायोजन प्रतिवर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप संगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च से प्रभावी होंगी।

अनुबंध—III

निष्पादन मानक

विभिन्न श्रेणी के कार्गो के लिए सकल बर्थ आउटप्ट हेत् सूचक मानक निम्नान्सार हैं:

कार्गो श्रेणी	सूचक मानक
लोह व स्टील और परियोजना कार्गी	4000 टन/दिन
ऑटोमोबाईल	3000 यूनिट / दिन
सामान्य कार्गो	2500 टन / दिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 19th December, 2013

No. TAMP/47/2013-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of reference tariff for the proposed Multipurpose Offshore Cargo Berth at Mumbai Port Trust under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30th September, 2013 vide Gazette No. 254 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/47/2013-MBPT

Mumbai Port Trust ----- Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of December 2013)

This case relates to the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of reference tariff for proposed Multipurpose Offshore Cargo Berth at MBPT.

- 2.1 The MBPT vide its letters dated 18th Septembe,r 2013 and 19th September, 2013 has filed a proposal for fixation of Reference tariff for proposed Multipurpose Offshore Cargo Berth.
- 2.2 The highlights of the project as furnished by the MBPT are summarized below:
- (i) The proposed multipurpose Offshore Cargo Berth at Mumbai Port will have a length of 550 meters and width of 100 meters with an alongside depth of 13.5 MCD to cater 60000 DWT vessels.
- (ii) The approach trestle is with length of 1405 m and width of 16 m.
- (iii) The license is for a period of 30 years on DBFOT basis.
- (iv) The total cost of the project is ₹696 crores.
- 2.3 The main submissions made by the MBPT in its proposal dated 18th September, 2013 are summarised below:
- (i) The cargo proposed to be handled at the facility are Iron & Steel & Project cargo, Automobiles and General Cargo.
- (ii) The Optimal Terminal Capacity calculation is as follows:

Sl.	Type of Cargo	% Share of Capacity	Handling Rate	Optimal Berth Capacity		
No.	Type of Cargo	% Share of Capacity		1 Berth	2 Berths	Units
(i).	Iron & Steel	87%	10000	2.22	4.4	MTPA
(ii).	Automobiles	9%	3000	66652	133304	Units/Year
(iii).	General Cargo	4%	10000	0.11	0.2	MTPA

Share of Cargo (87%, 9% & 4%) has been taken based on the Detailed Project Report (DPR). The optimal terminal capacity for two berths is 4.4 MTPA for Iron & Steel, 0.13 million passenger car units (PCU's) for Automobiles and 0.2 MTPA for General Cargo.

(iii) The capital cost of the project is estimated as ₹ 685.07 Crores, as per TAMP Guidelines. The item wise quantities are as per DPR while unit rates have been updated based on WPI Index of primary commodities 2011-12 and 2012-13 as 9% and 11% respectively. The capital cost comprising of civil works cost, mechanical works cost and berth cost are as follows:

SI. No.	Item Description	Quantity	Unit	Unit Cost (₹)	Total Amount (Crs)
Α	Cargo Handling – Civil Works 1				
1	Approach Trestle	21680	Sq.m	49000	106.23
2	Administrative Building	200	Sq.m	15900	0.32
3	Construction of Storage Area (550m X 75m)	41250	Sq.m	61300	252.86
4	Workshop, Shop & Stores	100	Sq.m	12300	0.12
5	Miscellaneous Buildings	150	Sq.m	12300	0.18
6	Add for		•		
	(a) Detailed Engineering, Soil Investigation				25.18
	(b) Contigencies @ 3%				10.79
	(c) Works Contract tax @ 2.8%				10.07
	(d) Environmental mitigation cost @ 0.5%				1.80
	Sub Total (A)				407.56
В	Mechanical & Electrical Works				
B-I	Mechanical Works				
1	Elec Wharf Cranes – 30 MT	3	Nos.	183900000	55.17
2	Mobile Harbour Cranes	1	Nos.	245200000	24.52
3	Forklifts of 3T Capacity	1	Nos.	2500000	0.25
4	Forklifts of 5T Capacity	1	Nos.	3100000	0.31
5	Rubber Tyred Crane	1	Nos.	12900000	1.29
6	Total Electrical Work Estimates				5.33
7	Add for				
	(a) Detailed Engineering, soil investigation and Project Supervision @ 7%				6.08
	(b) Contigencies @ 3%				2.61
	(c) Works Contract tax @ 2.8%				2.43
	(d) Environmental mitigation cost @ 0.5%				0.43
	Sub Total (B)				98.43
С	Utilities				
1	Water Supply		LS		2.46
2	Sewerage		LS		0.61
3	Communication & IT		LS		2.45
4	Bunkering		LS		2.45

5	Storm Water Drainage		LS		0.61
6	Disaster Management Plan		LS		0.31
7	Environmental Protection Equipments		LS		0.61
8	Fire fighting facilities		LS		0.61
9	Miscellaneous Items				1.23
10	Add for				1.20
11	(a) Detailed Engineering soil investigations and Project				0.79
''	Supervision @ 7%				0.70
	(b) Contigencies @ 3%				0.34
	(c) Works Contract tax 2.8%				0.32
	(d) Environmental mitigation cost @ 5%				0.06
	Sub Total (C)				12.86
	oub rotal (o)				12.00
D	Miscellaneous				
	Add 5% for towards interest during construction				22.06
	Add for				
	(a) Detailed Engineering soil investigations and				1.54
	Project Supervision @ 7%				
	(b) Contigencies @ 3%				0.66
	(c) Works Contract tax @ 4% on 70% of the project cost				0.62
	(d) Environmental mitigation cost @ 0.5%				0.11
	Sub Total (D)				25.00
	Total Cost for Cargo Handling Activity (A+B+C+D)				543.85
E	Berth Hire Activity				
1	Construction of berth (550m x 25m)	13750	Sq.m	61300	84.29
2	Dredging cost (capital dredging in maneuvering area)	1186927	cum.	245	29.08
3	Fenders @ 35 m	25	Nos.	1471000	3.68
4	Bollards @ 25 m	25	Nos.	367700	0.92
	Add for				
	(a) Detailed Engineering, soil investigations and Project				8.26
	Supervision @ 7%				0.54
	(b) Contigencies @ 3%				3.54
	(c) Works Contract tax @ 2.8%				3.30
	(d) Environmental mitigation cost @ 0.5%				0.59
	Sub Total (E)				15.69
	Cost of Berthing Activity				133.65
F	Miscellaneous				
•	Add 5% for towards interest during construction				6.68
	Add for				0.00
	(a) Detailed Engineering, soil investigations and				0.47
	Project Supervision @ 7%				0.47
	(b) Contigencies @ 3%				0.20
	(c) Works Contract tax @ 4% on 70% of the		+		0.19
	project cost				0.19
	(d) Environmental mitigation cost @ 0.5%				0.03
	Sub Total (F)				7.57
	Total Cost of Berthing Activity				141.22
G	Total Cost of Detring Activity Total Capital Cost (A+B+C+D+E+F)				685.07
3	i otai oapitai oost (ATDTOTDTETI)				003.07

(iv) The details of the Annual Operation & Maintenance Cost estimates is given below:

SI. No.	Item Description	Capital Cost (₹ in Crs.)	Norms	Cost (₹ in Crs.)
Α	Cargo Handling			
	Operation & Maintenance costs			
1	Power (100 Units/Hour/Crane)*(3 Cranes)*(4000 Working Hours)*(7.9 ₹ /Unit)			0.95
2	Fuel Cost (TAMP Guidelines)			0.92
3	Repairs and Maintenance Cost			
	(A) Civil Works	407.56	1% of capital cost	4.08
	(B) Mechanical & Electrical Works	111.29	5% of capital cost	5.56
4	Insurance	543.85	1% of gross block assets	5.44
5	Depreciation		-	
	(A) Civil Works	407.56	3.34% of Civil Assets	13.61
	(B) Mechanical & Electrical Works	111.29	10.34% of Civil Assets	11.51
6	License Fee		50 ₹ /Sqm/Month	2.10
7	Other Expense on Civil & Mech	543.85	5% of capital cost	27.19
	Total Operation & Maintenance Costs		•	71.36
В	Berth Activity			

	Operation & Maintenance Costs			
1	Repairs and Maintenance Costs	141.22	1% of capital cost	1.41
2	Insurance	141.22	1% of gross block assets	1.41
3	Depreciation	141.22	3.34% of Civil Assets	4.72
4	Other Expenses on Civil & Mech	141.22	5% of capital cost	7.06
	Total Operation & Maintenance Costs			14.60

- (v) The Annual Revenue Requirement has been estimated as follows:
- (a) Cargo handling activity:

SI. No.	Item Description	Total Amount (₹ in Crs.)
1	Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	87.02
2	Operation & Maintenance Cost	71.36
	Total Revenue Requirement	158.37
All	ocation of Revenue Requirement	
	Cargo Handling Charges (90%)	142.54
	Storage Charges (5%)	7.92
	Miscellaneous Charges (5%)	7.92
	Total Revenue Requirement (Cargo Handling)	158.37

(b) Berthing activity:

SI. No.	Item Description	Total Amount (₹ in Crs.)
1	Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	22.60
2	Operation & Maintenance Cost	14.60
	Total Revenue Requirement	37.20

(v) The rates proposed by the MBPT are as follows:

Proposed Charges	Iron & Steel	Automobiles	General Cargo	Units
WHARFAGE CHARGES			-	
Foreign	239.68	3840.96	68.91	Per MT or PCU
Coastal	14381	2265.18	41.33	Per MT or PCU
BERTH HIRE CHARGES	Foreign	Coastal		
	0.015\$	0.54₹		₹ per GRT/ Hr
STORAGE CHARGES				
		For first to 20 th day	For 21 st to 40 th day	41 st onwards
Iron & Steel, General Cargo	Per tonne per day	5.27	7.90	10.53
Automobiles	Per Vehicle per day	56.18	140.44	280.88

(vii) The Performance Standards in the form of indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo category	Indicative Norms
Iron and steel and project cargo	4000 T/ Day
Automobiles	3000 Units/ Day
General cargo	2500 T/ Day

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of MBPT received under cover of its letters dated 18 September 2013 and 19 September was circulated to the concerned users/user organisations and shortlisted bidders (as forwarded by the MBPT) for seeking their comments. The comments received from the concerned users/user organisations and shortlisted bidders were forwarded to the MBPT as feedback information. The MBPT, under cover of its letter dated 22 October 2013 has, interalia, responded to the comments of the users/ user organisations and shortlisted bidders.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested vide our letter dated 3 October 2013 to furnish additional information/ clarifications. The MBPT vide its letter dated 8 October 2013 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of MBPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from MBPT		
(i)	General: MBPT to list down the names of the cargo items covered under the cargo item 'General cargo'.	General Cargo covers all items under the category except containers, coal and cruises which has been specifically excluded from the proposed Offshore Multipurpose Cargo Berth.		
		In this regard, point 5.4 (identification of key commodity for assessment) of DPR in page No. 35, may also be referred to.		
		(Point 5.4 of the DPR states that the Key commodities for the proposed offshore multipurpose cargo berth development are identified as follows: Fertilisers Fertilizer Raw Materials Iron & Steel Pulses Other Miscellaneous Cargo Automobiles		
		It also states that some of the commodities handled in the past like food grains, sugar, oil cakes, etc. which are not handled currently at MBPT have been excluded. Also, the stream cargo, liquid and dry bulk cargo and container cargo get excluded.)		
(ii)	MBPT to certify that the operator of the facility would not be allowed to handle any other cargo other than iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo (as mentioned in the list to be furnished by MBPT with reference to above query).	It is certified that operator would not be allowed to handle the cargoes specifically excluded as stated at (i) above. Further, Iron & Steel & Project Cargo and Automobiles are specifically included as prime cargo, which will be handled at the terminal.		
(iii)	The MBPT to furnish the details of the total area proposed to be allotted for the facility, its allocation for the various ancillary purposes and the actual area that would be available for stacking.	A water area of 41,250 sq.m. (550 x 75m) of berth and 35000 sq.m. at Indira Docks is envisaged for allotment. Further water area of 21680 sq.m. for approach trestle is also to be given.		
(iv)	The MBPT to also confirm that the proposed allotment of the land is in line with the Land use plan of the Port.	It is confirmed that this is in conformity with the land use plan.		
II.	Optimal capacity:			
(i)	MBPT to furnish the basis for considering the share of iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo at 87%, 9% and 4% respectively, with analysis.			
(ii)	(a). The handling rate of 10000 tonnes per day for dry bulk cargo prescribed in the 2008 guidelines for a multipurpose berth is with reference to deployment of 3 nos. of 20 tonne ELL cranes. However, the MBPT has considered deployment of 3 nos. of higher capacity wharf crane of 30 tonne each at the proposed facility. Considering that the higher capacity cranes would be in a position to achieve better handling rate, the handling rate for iron & steel & project cargo and general cargo considered by the MBPT at 10000 tonnes per day at one berth to be reviewed and modified suitably.	The capacity of 4.6 MTPA has been worked out based on the facility provided in the DPR. The capacity of crane of 30 tonnes has been provided to handle peak weight of cargo like project cargo. Hence fixing up productivity above norms specified under 2008 guidelines was not envisaged. Hence the standard output of 10000 TPD is appropriate.		
	(b). While fixing the ceiling rates following normative approach for use of MHC of 100 tonne capacity for common application without reference to individual service providers at the Paradip Port Trust (PPT), Tuticorin Port Trust (TPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) as well as in the fixation of upfront tariff for the multipurpose berth at other ports where deployment of 100 tonne capacity MHC was envisaged, the benchmark level of productivity has been considered at 12500 tonnes for handling of dry bulk cargo. In this connection, the MBPT to revise the optimal capacity of both iron & steel & project cargo and general cargo by considering a ship day output of 12500 tonnes per day per berth.	Proposal is as per 2008 guidelines and not for approval of Reference Tarif based on specific conditions of any other port. Hence observation is felt no relevant. Further, the project envisages one MHC as an essential equipment and capacity of MHC is not specified. Hence assuming that 87% of Cargo throughput will be handled by MHC and productivity will be 12500 tonne is not correct. Hence performance parameters considered in the proposal i reasonable and may be accepted.		
(iii)	The actual handling rate in respect of iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo achieved at MBPT in a berth during the last three years viz., 2010-11 to 2012-13, to be furnished separately for each cargo for each of the above mentioned years.	Si. No. Commodity 2010-11 2011-12 2012-13 1. Iron & Steel 5423 5770 5492 2. Project Cargo 711 739 960 3. Automobiles/RORO 2781 2565 1998		
		4. General Cargo 1843 1962 1884		

		5. Total Break Bulk 2612 2508 2755
		5. Total Break Bulk 2612 2508 2755
		It is stated that majority of Steel Cargo is presently handled by ships own derrick. The berthing facility, average parcel size, etc., are also not on par in the proposed project. Hence the productivity level of port is not relevant for the project.
(iv)	The basis for considering the handling rate of Automobiles at 3000 units per day at a berth may be justified. In this connection, it is relevant to mention here that in the Order no. TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August 2012, disposing the proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of upfront tariff for the proposed of Ro-Ro cum multi-purpose berth and multilevel car park to be developed at Chennai Port, a handling rate of 3264 cars per day has been considered. The MBPT to, therefore, review the optimal capacity in respect of the automobiles, in the light of the CHPT Order.	The productivity levels of automobiles per day for the financial year 2010-11, 2011-12, 2013-13 are 2781, 2565 and 1998 respectively. The performance parameter of 3264 is stated to be fixed by TAMP in Chennai Port. Unlike Cochin and Chennai Port, the proposed Multipurpose Cargo Berth at MBPT is placed at 1 km away from the shore. With multiple vessels berthed at Proposed berth, the productivity level with lead of 1 km can be considered at 90% of the Chennai Port. Hence the proposed handling rate of 3000 cars per day may be considered reasonable.
(v)	Considering that the MBPT has taken into account the handling rate of 10000 tonnes per day per berth in respect of iron & steel & project cargo and general cargo, based on the deployment of 3 nos. of 30 tonne Wharf cranes in the capacity calculation, considering deployment of one no. of Mobile Harbour Crane (MHC) at the facility, to be justified. It is understood that the purpose of deployment of wharf crane and HMC are for ship shore transfer of cargo. MBPT to note that 2008 guidelines do not permit simultaneous deployment of wharf cranes and HMCs for ship shore transfer of cargo.	As stated above at para 2(ii)(b) mobile harbour crane has been proposed as an essential equipment considering heavy lift project cargo through the facility. Hence provision of MHC is justified with specific requirement of Terminal.
(vi).	There appears to be a mistake in the computation of capacity of automobiles. By considering the parameters as furnished by the port, the capacity of the facility to handle automobiles works out to 68695 units and not 66652 units, as furnished by the port. The MBPT to rectify the mistake in this regard and correctly assess the optimal capacity.	Considering throughput of commodities to be handled at proposed Offshore Berth, percentage capacity works out to 86.96% for iron, steel and other cargo, 8.7% as automobiles and others as 4.35% (general cargo). Considering the automobiles as 8.7%, handling capacity works out to 0.7 x 365 x 8.7% x 3000 =66652 units. Hence, no correction is necessary.
(i)	Capital costs: The MBPT has stated that the item wise unit rates for	
	estimation of capital costs of the projects have been updated based on WPI index of primary commodities at 9% and 11% for the years 2011-12 and 2012-13 respectively. In this context, the MBPT to clarify/ furnish the following: (a). The reason for updating the unit capital cost estimates instead of considering current unit capital cost. Considering the gestation period of the project, the MBPT to consider the current unit capital cost in the estimation of its civil and equipment costs and revise the cost estimates suitably, supported by documentary evidence. (b) The workings for updating the unit capital cost.	The subject DPR was prepared during 2011. Updating the cost based on WPI index of primary commodities is justified rather than insisting on recasting of entire project cost based on current unit capital cost which will lead to delay and losing of relevance of project. Hence, may be accepted.
	(c) The rationale for considering WPI index of primary commodities for updating the capital cost estimates.	Working of updation of capital cost has already been forwarded alongwith proposal dated 18.09.2013 with DPR. However a copy of working is attached for ready reference. (The workings for updation of capital costs was neither furnished alongwith the proposal dated 18 September, 2013 nor now alongwith the replies to the queries.)
	(d) The basis for considering 9% and 11% for the years 2011-12 and 2012-13 respectively as the WPI index of primary commodities may be explained.	The component of project facility includes steel, cement, labour, bought out items, etc. The project report was prepared in 2011, hence updation of cost with WPI index is reasonable and justified. The Wholesale Price Index of RBI has been considered as base for considering 9% and 11% for the years 2011-12 and 2012-13 respectively.
(ii)	The MBPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil work considered by it to estimate the civil capital costs under both viz., cargo handling activity and berthing activity.	Kindly refer section 11.2 (project cost) of DPR. The quantum as proposed in DPR has been considered in calculation of total project cost.
(iii)	With reference to the estimation of dredging cost, the MBPT to clarify/ furnish the following:	
	(a) The unit cost of dredging considered at ₹245/- per cubic metre to estimate the capital dredging cost of about ₹29 crores to be validated with documentary proof.	The estimated rate/M³ for capital dredging for soil is ₹ 144/- per cu.mtr. excluding mobilization cost. Considering the possibility of stiff clay, an approximate cost of Rs.200/- has been estimated in the DPR in 2011. Further, same has been updated with WPI index of 9% and 11% for the

		years 2011-12 and 2012-13 respectively and same works out to ₹ 245/-(approx.).
	(b) MBPT to confirm that the successful BOT operator would be the sole beneficiary of the capital dredging envisaged in the manoeuvring area.	It is confirmed that the successful BOT operator would be the sole beneficiary of the capital dredging envisaged in the maneuvering area. In section 11.2.1 (Marine Development Works) of DPR, it is stated that dredging costs of triangular portion nearby turning circle only has been considered.
	(c) MBPT to clarify whether the capital dredging considered in the manoeuvring area is akin to capital dredging carried alongside the berth, as stipulated in the guidelines.	The capital dredging considered in the maneuvering area is akin to capital dredging carried alongside the berth, as stipulated in the guidelines.
(iv)	The basis for the lumpsum considered for electrical work under mechanical costs and all the items considered under the head 'utilities', to be furnished justifying the cost considered in the estimates.	Section 10.2 (page-127) of DPR gives detailed bifurcation of electrical cost estimate of ₹4.35 crores. Section 10.3 to 10.9 give details of equipment required under the utilities and cost estimate for the same is provided at section 10.10 of DPR. Further, it is to be stated that estimated electrical cost and utilities works out to approximately 0.6% and 1.3% respectively of total estimated cost of the projects and is reasonable.
(v)	MBPT to list down the nature of utilities covered under 'Miscellaneous items'.	The lumpsum of ₹1 crore as brought out in utilities has been considered to accommodate the items not covered in the utilities table and to give a realistic approximate picture and is justified considering total project cost.
(vi)	The equipping plan proposed for the facility is not in line with the equipping plan for the multipurpose terminal as prescribed in the Upfront Guidelines. In this regard, the MBPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo, to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of each cargo estimated to be handled. While doing so, the MBPT to take into account the revision in the optimal capacity of the facility to be effected by MBPT for the reasons brought out earlier.	Please refer Chapter 8 (page-102) of DPR, (cargo handling equipment) wherein different parameters such as design size, parcel size, berth capacity, handling rate, working hours, berth occupancies, etc., and the detailed calculation has been considered for finalizing the equipment. It is further felt that equipment has been prescribed for the Terminal considering the type of cargo, which includes projects cargo unlike many other Terminals, which does not handle projects cargo. Hence, one to one comparison is not justified.
(vii)	MBPT to furnish documentary evidence in support of the cost of each type of equipment. Also, furnish workings to determine the cost of each type of equipment as considered by MBPT in its calculations.	Cost as proposed in DPR and accepted by the Board has been taken as base for the cost of equipment. At the time of preparation of DPR, it was based on market survey done by consultant. Further it has been updated considering WPI index. Cost of equipments proposed is ₹86.87 crores and same works out to 12.48% of total estimated cost of the project and is reasonable and justified.
(viii).	The MBPT to also justify consideration of cost towards Detailed Engineering soil investigations and Project Supervision @ 7%, Contingencies @ 3%, Works Contract tax @ 2.8% and Environmental mitigation cost @ 0.5% each under civil costs and mechanical costs, given that the Feasibility Report does not reflect such nature of expenditure.	Section 11.2 of the feasibility report provides for ₹108 crores for preliminary, pre-operative expenses, contingency and margin money. For the purpose of tariff, Port has considered ₹63.83 crore against contingency, supervision, WCT and environmental mitigation cost. Same is approximately 9.17% of the total estimated cost of the project and hence is justified.
(ix).	Generally, the cost of utilities form part of the civil costs. The MBPT has, however, considered it as part of the mechanical works cost. Though the total capital cost would not undergo a change due to change in the categorisation, it would have an impact on the operating costs, as the mechanical works enjoy a higher percentage of repairs and depreciation as compared to the civil costs. The MBPT to, therefore, categorise the cost of utilities as part of the civil costs and modify the operating cost estimates suitably.	Utility is only 1.3% of total project cost and observation even if corrected will be negligible and have no material effect of the tariff proposed. Further, many utilities consist of civil and mechanical components and are indivisible in a lumpsum estimate.
(x).	The MBPT has considered interest during construction (IDC) separately in the estimation of capital cost. This is not seen to be in line with the Upfront tariff guidelines of 2008.	5% considered towards interest during construction under the Miscellaneous cost is for upfront payments, working capital margin and IDC are as per guidelines.
(xi).	Further, the MBPT has considered cost towards Detailed Engineering soil investigations and Project Supervision, Contingencies, Works Contract tax and Environmental mitigation cost with respect to the cost of interest during construction. The rationale behind considering these cost components to be justified, given that the said cost components already form part of the civil and the mechanical capital costs. Consideration of the said cost again under 'Miscellaneous category' would amount to double counting.	Misc. expenses has been considered in lumpsum. Certain misc. works do arise during execution. Provision for this is necessary to include all extra works and incidental works. Hence, may not be considered as double counting.
(xii).	Under the capital cost relating to the 'utilities', the MBPT has considered an item of cost relating to 'Environmental Protection Equipment' at ₹0.61 crores. This is seen to be over and above the environmental mitigation cost at 0.5% considered by MBPT under each of the capital costs viz., civil works, mechanical and electrical works, utilities and miscellaneous. Therefore, the amount of ₹0.61 crores considered in the capital cost estimation may be justified. Operating Costs:	Impact of the observation is negligible. In fact for fixation of tariff no sensitivity analysis has been considered. Hence, the observation does not affect the objective and the level of tariff. Hence, no correction be insisted.
(i).	Power cost:	
	(a). The power consumption of 100 units per hour per crane	Although MBPT has considered ELL cranes of 30 tonnes, it has considered

	as prescribed in the Guidelines is for use of 3 no. of ELL crane, each of 20 tonne capacity. However, the MBPT has envisaged the same quantum of power consumption for use of higher capacity wharf crane each of 30 tonne capacity. The MBPT to review the power consumption, if it so desires.	handling rates as per TAMP guidelines for 20 tonnes crane and has not revised its capacity hence no review in power consumption is felt necessary. It is expected that the BOT operator shall bring state of art technology equipment for deployment. Further, capacity of terminal is pitched at 4.6 MTPA. Considering the above, it is not required to review power consumption.
	(b). If the MBPT reviews the power consumption, as mentioned above, then the MBPT to furnish the basis of the power consumption, so reviewed.	In view of (a) above, (b) is not required.
	(c). Considering the position that each of the wharf crane would be in operation for a period of 6132 hours (24 hours x 365 days x 70% utilisation), the basis for considering usage of power for 4000 hours may be furnished. It is noteworthy that in the fixation of upfront tariff for the multipurpose berths at other major port trusts, operational hours at 6132 hours have been considered for operation of equipment involved in the ship shore transfer of cargo.	Table 3 to section 5 to Annexure V (Norms for fixation of Upfront Tariff for services rendered at Multipurpose Berth) provides 4000 hours of working in a year for consideration, hence 4000 hours for power has been considered.
	(d). MBPT to furnish documentary evidence in support of per unit cost of electricity considered at ₹7.90.	Average per unit cost of power consumption works out to approximately Rs.6.86 per unit. Further considering transmission and distribution losses of 15%, the cost per unit works out to ₹7.90. Photocopies of bills showing the cost of electricity is attached for reference.
		(The copy of the electricity bill is not found attached.)
(ii)	Fuel expenses:	Table showing workings of 0.92 crores is as given below:
, ,	The MBPT to furnish the workings with regard to the fuel expenses estimated at `0.92 crores.	Equipment Fuel consumed (Ltrs/hr) No. of Rate Hours (`/Ltr) (₹/lacs)
		Mobile Harbour 15 4000 56 33.60
		Cranes Forklifts of 3 7 4000 56 15.68 Capacity
		Forklifts of 5T 7 4000 56 15.68 Capacity
		Rubber Tyred 12 4000 56 26.88 Crane .
(iii)	Licence fees:	Total 91.84
	The MBPT has indicated the licence fee as ₹50/- per sq.m per month. It has, however, not indicated the quantum of area considered for calculation of licence fees. Further, in the absence of requisite details/ workings, it is not found possible to check the correctness of the licence fee amount of ₹2.10 crores. The MBPT to, therefore, furnish the basis for considering the said rate by giving reference to its Scale of Rates and supported by necessary workings.	The rate of ₹50/- per sq.mtr. per month is as per section 3.3 (A) (I) of MBPT Scale of Rates prescribed for open area. Detailed working are as below: (35000 Sq.mtr area X rate ₹ 50/- per sq.mtr. per month X 12 months = 2.10 Crores)
V.	Apportionment of Annual Revenue Requirement:	
(i).	Though the MBPT has apportioned the Annual Revenue Requirement (ARR) relating to the Cargo handling activity among handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90:5:5, the MBPT has not furnished workings, showing the further apportionment of the ARR to determine the handling charges, storage charges and miscellaneous charges for each of the cargo item. The MBPT to, therefore, furnish detailed workings in this regard.	Copies showing workings of Apportionment of Annual Revenue Requirement to determine various charges and working of proposed berth hire charges have been furnished.
(ii).	Similarly, the MBPT has not furnished workings to arrive at the proposed berth hire charges from the ARR relating to the berthing activity. MBPT to furnish the same.	
VI. (i).	Scale of Rates: In the proposed tariff Schedule furnished by MBPT, the following deficiencies are noticed:	
	(a). No definitions for the terms used in the Scale of Rates have been proposed.(b). No conditionalities with reference to levy of berth hire have been proposed.	A complete Tariff Schedule including definitions and conditionalities as proposed by TAMP has been furnished. Wharfage covers services such as Labour, management and supervision of labour, control and supervision of cargo, operation and maintenance of
	(b). No conditionalities with reference to levy of berth	proposed by TAMP has been furnished. Wharfage covers services such as Labour, management and super

	(c). A note listing down the services that would be covered under the proposed handling charges may be proposed.	The said note has been incorporated in the proposed tariff schedule.
	(d). Under the storage charges schedule, a note to the effect that no storage charge shall accrue for the period during which the terminal operator is not in a position to deliver cargo when requested by the user for reasons attributable to the terminal operator, as prescribed in the Scale of rates relating to upfront tariff fixed at other major port trusts, may be incorporated.	A miscellaneous charge of ₹16.96 per metric tonne has been proposed in proposed scale of rate. Calculation showing the same has been incorporated in the workings.
	(e). The rate towards 'Miscellaneous charges' have not been proposed.	
	(f). The list of services covered by the levy of miscellaneous charges may be prescribed.	In view of (e) above, (f) is not applicable.
	(g). A general note prescribed in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation has not been proposed by the Port.	
	The MBPT to take note of the above said deficiencies and propose a complete tariff Schedule.	
(ii).	In the proposed tariff Schedule, the MBPT has proposed a free period of 3 days for the import cargo and 7 days for the export cargo. This is not seen to be in line with the free period prescribed in the upfront guidelines. The MBPT to propose the free days, as stipulated in the guidelines.	(The MBPT has now revised the conditionality in such a manner that the note prescribes a free period of 15 days for the export cargo.)
VII.	Performance Standards:	
	The MBPT has furnished the Performance Standards. The indicative norms as prescribed are 4000 tonnes per day in case of Iron & Steel & General Cargo, 3000 units per day in case of Automobiles and 2500 tonnes per day in respect of General cargo. These indicative norms are seen to be on a lower side when compared to the per day output considered by the MBPT in the optimal capacity calculation. The MBPT to, therefore, review the performance standards. The conditionalities governing the performance standards for the various cargoes also to be proposed.	The norms used for calculation of optimal capacity is based on the maximum rate of the proposed equipments. However, the norms proposed for Performance Standards are minimum of what the Concessionaire is required to maintain and is taken from Appendix 15 of Model Concession Agreement provided by Ministry of Shipping. Hence no review of performance standards is considered. Further, considering multiple cargos and terminal facilities of the project, adopting the minimum performance standards specified in Model Concession Agreement is felt appropriate.

- 5.1. A joint hearing in this case was held on 18 October 2013 at the Office of this Authority. The MBPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users and user organisation bodies have made their submissions.
- 5.2. During the joint hearing, it was brought to the notice of MBPT that some information gaps are found in the reply furnished by the Port under cover of its letter dated 08 October 2013 in response to the information sought by us vide our letter of even number dated 03 October 2013. The MBPT, during the hearing, agreed to furnish the requisite information/ clarification immediately. Accordingly, the MBPT vide its letter dated 22 October 2013 has made its submissions. The information sought by us during the joint hearing and the response of MBPT thereon are tabulated below:

Sl. no.	Information sought by us during the hearing	Response of MBPT
(i).	MBPT to furnish the details of the allocation of the total area proposed to be allotted for the facility in terms of stacking area and the area required for the various ancillary purposes.	An area of 55000 sq,mtrs (550mtrs X 100 mtrs) on berth and 35000 sq,mtrs area at Indira Dock are proposed to be allotted. Section 7.5 of DPR deals with storage area required for the proposed project. All the area will be allotted to prospective bidder and bidder will segregate the area of storage into ancillary purpose as per actual requirement. Further storage of automobiles is proposed in open area. The storage area shown are indicative only. It is felt appropriate to give flexibility to the BOT operator.
(ii).	The reply of MBPT does not furnish the basis for considering the share of iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo at 87%, 9% and 4% respectively. The basis for the types of cargo proposed to be handled at the facility to be furnished.	Commodity wise traffic handled at MBPT for 7 financial years from 2003-04 to 2009-10, their CAGR, share of various commodities in total traffic at MBPT over these financial years, composition of imports and exports of total traffic at MBPT, industrial trend & statistics of commodities proposed to be handled, future outlook, feedback on growth of import and export of major players of commodities, future regional & national developments in terms of infrastructure investments etc. has been considered for arriving at basis for considering share of iron & steel & project cargo, automobiles & general cargo. Chapter 5 of DPR (Traffic Scenario at Mumbai Port Trust) deals with the basis considered while considering the total traffic and individual traffic at the proposed Offshore Multipurpose Cargo Berth.

(iii).	Considering that the handling rate of 10000 tonnes per day for dry bulk cargo prescribed in the 2008 guidelines for a multipurpose berth is with reference to deployment of 3 nos. of 20 tonne ELL cranes and that since the MBPT has considered deployment of 3 nos. of higher capacity wharf crane of 30 tonne each at the proposed facility, which would be in a position to achieve better handling rate, the MBPT was requested to review the handling rate for iron & steel & project cargo and general cargo considered by the MBPT at 10000 tonnes per day at one berth. In this regard, the MBPT has replied that the capacity of crane of 30 tonnes has been provided to handle peak weight of cargo like project cargo. In this connection, the MBPT to justify deployment of higher capacity cranes with reference to the share of project cargo in the cargo mix proposed to be handled at the facility. Such share of project to be also indicated. Given that the MBPT has envisaged deployment of MHC, the MBPT was requested to consider the benchmark level of	at the proposed facility has been considered based on the proproject requirement which would also be dealing with loading unloading of heavy lift, over dimensional cargo, project cargo Since these cranes would be handling project cargo apart from being handled by ships own cranes, the handling rate for the carg been considered at 10000 tonnes a day as per the guidelines of T considering 20 tonnes wharf cranes. Further, the capacity cann increased with arithmetical proportion. This office has already stated that the mobile harbour crane has proposed as an essential equipment considering the heavy lift		
	productivity at 12500 tonnes in the determination of optimal capacity of both iron & steel & project cargo and general cargo, as has been considered in other cases where deployment of MHC is envisaged. The reply of MBPT does not respond to the query raised. Therefore, the MBPT to consider productivity at 12500 tonnes in the determination of optimal capacity of both iron & steel & project cargo and general cargo.	project cargo through the facility. Further it is to be stated that handling rate cannot be considered in isolation & depends on many other factors as well. This crane can also be considered against one ELL crane. The capital cost of ELL crane and Mobile Harbour Crane are ₹18/- crores and ₹20/- crores respectively.		
(v).	By calculating the capacity of one berth based on 3 nos. of wharf cranes, the MBPT has calculated the capacity of two berths, by multiplying the capacity of one berth by 2. In other words, this would amount to deployment of 6 nos. of Wharf cranes at the facility. Instead, the MBPT has envisaged deployment of 3 nos. of wharf cranes only. The equipment plan for the operation of second berth may be indicated. Since the specific purpose of the HMC has not been indicated, the MBPT to confirm whether the deployment of one MHC is in lieu of 3 nos. of wharf cranes in the second berth.	The facility of the proposed Ro-Ro cum multipurpose berth and multilevel car park to be developed at Chennai Port and proposed Offshore Multipurpose Cargo Berth at Mumbai Port are two distinct project with different features as regards to total traffic, capacity capex, opex, cargo mix and ship sizes etc Hence the comparison is unjustified. The handling rate of 3000 units per day for automobile has been considered based on detailed analysis carried out by consultant and provided in DPR (Page XXI). Further, it is to be stated that placing of proposed Offshore Multipurpose Cargo berth at Mumbai Port Trust 1 km away from shore, has its effect on the handling of cars when compared with Ro-Ro cum multipurpose bertl and multilevel car park to be developed at Chennai Port. Handling rat of 3000 PCU is reasonable. Response of the port is not relevant to the query raised.		
(vi)	The proposal envisages deployment of 3 no. of higher capacity cranes (30 tonnes) instead of 3 no. of 20 tonne cranes stipulated in the guidelines. That being so, consideration of handling rate of 12500 tonnes per day for 3 wharf cranes appears to be appropriate in the capacity calculation per berth, instead of 10000 tonnes per day.	Reason for deployment of mobile harbour crane has already beer stated earlier in our reply dated 8 th October, 2013. Chapter 8.2 of DPF gives details of parameter which has been considered for arriving a the requirement. MHL has been considered as an essential requirement considering heavy lift, over dimensional cargo, project cargo etc. Hence, is justified for the project specific requirement.		
(vii)	It is not clear how the placing of the proposed Multipurpose Cargo Berth at MBPT at 1 km away from the shore, justifies consideration of the proposed handling rate of 3000 cars per day (90% of the handling rate considered in the CHPT case). The MBPT to clarify the position.	(The MBPT has not responded to this point.)		
(viii)	The workings for updation of capital costs has neither been furnished along with the proposal dated 18 September 2013 nor along with the replies to the queries, as reported by the MBPT. The MBPT to furnish the requisite information.	Working for updation of capital cost was forwarded alongwith DPR at the time of submission of this office proposal dated 18 th September, 2013. However, a copy of working for updation of capital cost is attached.		
(ix)	Inspite of a specific query, the MBPT has not furnished any analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo and to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of each cargo estimated to be handled. The reply furnished by MBPT is general in nature. The MBPT is, therefore, again requested to furnish the requisite information in this regard.	Parameters considered for finalizing the equipment are as under: a) Design ship size b) Parcel size c) Berth Capacities d) Handling rate e) Effective working hours per day f) Peripheral time requirement g) Accepted level of berth occupancy Design ship size Type of Cargo Ship size considered Iron & Steel 60000 DWT Project Cargo 60000 DWT Automobiles 8000 PCU (max) General Cargo 45000 DWT Parcel size Type of Parcel Parcel size considered Iron & Steel 25000 Tonnes to 45000 Tonnes Automobiles 3000 PCU to 4000 PCU		
		Automobiles 3000 PCU to 4000 PCU Other (Gen) Less than 10000 Tonnes Phase-wise Equipment Requirement		

		The project is p	lanned to be	divided in p	phases as traff	ic picks up. The
		equipment is to			•	
		Cargo	Annual	Rate of	Ship to	Equipment
		Equipment on Quay	Thru'put	handling	shore and elsewhere	at storages
		Iron & Steel	3 MTPA	10000 TPD	Rail mounted	Mobile Cranes- 2
		Project Cargo	0.40 MTPA	10000 TPD	& electrically operated wharf cranes- 30 MT 5 Nos. Mobile Harbour Crane- 1 No.	Nos. Fork Lift Trucks 1) 5 Tonnes- 2 Nos. 2) 3 Tonnes- 2 Nos.
		Automobiles Others	300000 units 0.20 MTPA	3000 units/day 5000 TPD	Self loading as required	
(x)	Except for stating that consideration of 4000 operational hours for estimating power cost is as per guidelines, MBPT has not explained why 6132 operational hours cannot be considered, in the calculation of power cost. MBPT to explain the position.	18.09.2013. Ho working hours,	owever con Annual Oprevenue rec	sidering the perational & quirement a	e operational Maintenance nd proposed	our proposal dt. hours of 6132 c Cost Estimate, SOR has been so attached.
(xi)	The copy of the electricity bill is not found attached. MBPT to furnish the same.	Photocopies of of (The copies of t				attached.)
(xii)	The list of services covered for the levy of miscellaneous charges has not been prescribed. MBPT to propose a suitable conditionality in this regard.		miscellaneo	us services	such as sweep	osite charge for ping of cargo on
(xiii)	The MBPT has prescribed a general note in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation to the effect that the tariff caps would be indexed to the extent of 60% of the variation	General note in capacity to inflat			ference to inc	lexation of tariff
	in WPI occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. When the capital cost estimates have been updated with reference to the year 2013, the reason for considering the year 2011 for the purpose of indexation is not clear. The MBPT to clarify the position.	60% of the value between 1 Januar automatic adjust	riation in Vary, 2013 and ment of tarions will com	Wholesale Ind 1st Januar iff caps will be into force	Price Index (ry of the relevance be made ever from 1st Apr	vant year. Such

5.3. While responding to the points made by us during the joint hearing vide its letter dated 22 October 2013, the MBPT has updated its proposal with regard to the power and the fuel costs forming part of the Operating Costs. This has led to change in the Annual Revenue Requirement and the corresponding change in the proposed rates. A comparative position between the parameters contained in the original proposal of MBPT submitted vide its letter dated of statements are given below:

Sl. No.	Estimates contained in the MBPT proposal dated 1 2013	18 September	Revised Estimates furnished by MBPT under cover of its letter dated 22 October 2013		
	Particulars `in crores Particulars		₹ in crores		
OPERA'	TION & MAINTENANCE COST RELATING TO C.	ARGO HANDL	ING ACTIVITY		
1	Power (100 Units/Hour/Crane)*	0.95	Power (100 Units/Hour/Crane)*	1.45	
	(3 Cranes) * (4000 Working Hours) * (7.9 ₹ /Unit)		(3 Cranes) * (6132 Working Hours) * (7.9 \ /Unit)		
2	Fuel Cost	0.92	Fuel Cost	1.41	
3	Repairs and Maintenance Cost		Repairs and Maintenance Cost		
	(a) Civil Works	4.08	(a) Civil Works	4.08	
	(b) Mechanical & Electrical Works	5.56	(b) Mechanical & Electrical Works	5.56	
4	Insurance	5.44	Insurance	5.44	
5	Depreciation		Depreciation		
	(a) Civil Works	13.61	(A) Civil Works	13.61	
	(b) Mechanical & Electrical Works	11.51	(B) Mechanical & Electrical Works	11.51	
6	License Fee	2.10	License Fee	2.10	
7	Other Expenses on Civil & Mech	27.19	Other Expenses on Civil & Mech	27.19	
	Total Operating & Maintenance Costs (Cargo	71.36	Total Operating & Maintenance Costs (Cargo	72.35	
	Handling)		Handling)		

ANNUA	L REVENUE RE	QUIREM	ENT RELATIN	IG TO CA	RGO HA	NDLI	NG ACTIVITY					
1	Return on Capita	al Employe	ed (16% of Capita	al Cost)	8	37.02	Return on Capita	al Employe	ed (16% of Capita	al Cost)	8	37.02
2	Operation & Ma	intenance	Cost		7	71.36	Operation & Ma	intenance	Cost		7	72.35
	Total Revenue	Requirem	ent		15	58.37	Total Revenue	Requirem	ent		15	59.37
							•					
ALLOC	ATION OF REV											
	Cargo Handling		90%)		14	12.54	Cargo Handling		90%)			13.43
	Storage Charges (5%)				7.92	Storage Charges	\ /				7.97	
	Miscellaneous Charges (5%)					7.92	Miscellaneous C	<u> </u>	/			7.97
	Total Revenue	Total Revenue Requirement (Cargo Handling)				58.37	Total Revenue	Requirem	ent (Cargo Han	dling)	15	59.37
nn on o	ann agus na	D 1 7770										
PROPO	SED SCALE OF Wharfage Charg						Wharfage Charg	-00				
	wharrage Charg					1	wharrage Charg		ı			
	Type of Vessel	Iron & Steel	Automobiles	General Cargo	Units		Type of Vessel	Iron & Steel	Automobiles	General Cargo	Units	
	Wharfage Charges						Wharfage Ch	arges				
	Foreign	239.68	3840.96	68.91	Per MT		Foreign	241.18	3865.08	69.34	Per	
					or PCU						MT or	
	Coastal	143.81	2265.18	41.33	Per MT						PCU	
					or PCU		Coastal	144.71	2279.41	41.59	Per	
	Storage Char	ges									MT or	
			For first to 20 th	For 21st to	From 41st						PCU	
	Commodities	Unit	day	40 th day	aay		Storage Charges					
	Iron & Steel, General	Per tonne	,	7.90	onwards 10.53		Commodities	Unit	For first to 20 th day	For 21st to 40th day	From 41 st day onwards	
	Cargo Automobiles	Per Vehicle	56.18	140.44	280.88		Iron & Steel, General Cargo	Per tonne per day	5.30	7.95	10.60	
		per day					Automobiles	Per Vehicle per day	56.53	141.32	282.65	

6.1. From the submissions made by the MBPT under cover of its letter dated 22 October 2013, it was seen that the MBPT has not addressed all the issues raised during the joint hearing. Accordingly, the MBPT was requested vide our letter dated 23 October 2013 to furnish requisite information/ clarification. The MBPT has responded under cover of its letter dated 28 October 2013. The information sought by us and the response of MBPT thereon are tabulated below:

Sl. no.	Information sought by us	Response of MBPT
(i)	Considering that the handling rate of 10000 tonnes per day for dry	This office has already stated that cranes of 30 tonnes capacity has
	bulk cargo prescribed in the 2008 guidelines for a multipurpose	been considered to deal with loading and unloading of heavy lift, over
	berth is with reference to deployment of 3 nos. of 20 tonne ELL	dimensional cargo, project cargo etc. besides other cargo. Further,
	cranes and that since the MBPT has considered deployment of 3 nos.	mobile harbour crane has been considered considering the flexibility
	of higher capacity wharf crane of 30 tonne each at the proposed	provided by it as they are mobile and can move around from one berth
	facility, which would be in a position to achieve better handling rate,	to another when compared to wharf crane which moves along a
	the MBPT was requested to review the handling rate for iron & steel	dedicated rail track fixed on berths. Flexibility in operations provided
	& project cargo and general cargo considered by the MBPT at	by Mobile Harbour crane will be of much use as the proposed berths
	10000 tonnes per day at one berth. In this regard, the MBPT has	are offshore berths connected to the main land/ main area of port
	replied that the capacity of crane of 30 tonnes has been considered to	through a trestle with no yard behind the berth to stock the cargo.
	deal with loading and unloading of heavy lift, over dimensional	Share of heavy lift cargo, over dimensional cargo has already been
	cargo, project cargo etc. In this connection, the MBPT to justify	considered in share of iron and steel cargo. Cargo mix has been dealt
	deployment of higher capacity cranes with reference to the share of	in chapter 7.2.1,7.2.3 and also in executive summary (page XVIII and
	heavy lift, over dimensional cargo, project cargo etc. in the cargo	XX, XXI).
	mix proposed to be handled at the facility. Such share of the heavy	
	lift, over dimensional cargo, project cargo etc., also to be indicated.	
(ii)	By calculating the capacity of one berth based on 3 nos. of wharf	Guidelines issued by TAMP provides for deployment of 3 Nos 20
	cranes, the MBPT has calculated the capacity of two berths, by	Tonnes capacity crane for 1 berth. Cargo handling equipment
	multiplying the capacity of one berth by 2. In other words, this	requirement of 3 Nos 30 Tonnes cranes, 1 mobile harbour crane has
	would amount to deployment of 6 nos. of Wharf cranes at the	been considered in proposed project considering the 2 berths. Hence
	facility. Instead, the MBPT has envisaged deployment of 3 nos. of	the contention of TAMP requesting MbPT to indicate the equipment
	wharf cranes only. The equipment plan for the operation of second	plan for the operation of the 2nd berth is not in order. As regards to
	berth may be indicated. Since the specific purpose of the HMC has	specific purpose for deployment of mobile harbour crane, it is to be
	not been indicated, the MBPT to confirm whether the deployment of	stated that mobile harbour cranes provides better flexibility on
	one MHC is in lieu of 3 nos. of wharf cranes in the second berth.	operations as they are mobile and can move around from one berth to
		another when compared to wharf cranes which moves along a
		dedicated rail track fixed on berths. Flexibility in operations provided
		by Mobile Harbour crane will be of much use as the proposed berths
		are offshore berths connected to the main land/ main area of port
		through a trestle with no yard behind the berth to stock the cargo.
		Further, higher capacity cranes are also important for handling higher
		peak loads, loading and unloading of project cargo and over
		dimensional cargo. The hoisting capacity of Mobile Harbour Crane is

		approximately 40 tonnes to 60 tonnes. Thus deployment of mobile harbour crane cannot be considered in isolation.
(iii)	The MBPT has indicated the parameters considered for finalizing the equipment. However, the MBPT has not furnished any analysis to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo and to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of each cargo estimated to be handled. The MBPT to, therefore, again furnish the requisite information in this regard.	Parameters considered for finalizing the equipment inter-alia include berth capacity as one of the parameters. While working out the berth capacities, ship size, parcel size and rate of handling have been considered. This has been brought out in detail under chapter no.8.2.3 of DPR. Further, cargo handling equipments requirement have been worked out in the DPR based on the approximate quantity estimated to be handled. This has been discussed in detail in Chapter 8.2 and 8.3 of DPR. Thus chapter 8.2 and 8.3 of DPR gives analysis to justify the no of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo and to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of each cargo estimated to be handled.
(iv)	The copy of the electricity bill, though stated to have been attached by MBPT, is not found attached. MBPT to furnish the same.	Copy of few electricity bill have already been forwarded vide our letter dtd. 8th October, 2013 and 22nd October, 2013. Photocopies were also given during joint hearing held on 18th October, 2013. However photocopies of few electricity bills are attached herewith.

- 6.2. Subsequently, at our request with reference to construction of storage area in the berth, the MBPT vide its e-mail dated 07 November 2013 has clarified that the area of 550m x 75m is area of the berth as shown in the Feasibility Report.
- 7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.
- 8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:
- (i) The proposal is to fix reference tariff for handling Iron & Steel & Project cargo, Automobiles and General Cargo envisaged to be handled at the proposed Multipurpose Offshore Berth to be developed at the Mumbai Port Trust (MBPT) under Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.

The proposal is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September 2013, issued by the Ministry of Shipping. Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

Since the upfront tariff for the proposed combination of the multi cargo is not available neither in MBPT nor in any other major port, the MBPT has come up with a proposal for fixation of Reference tariff for the proposed combination of the multi cargo, generally following the principles of 2008 Guidelines.

- (ii) The MBPT has filed its proposal in September 2013. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case and based on the decisions taken during the joint hearing on 18 October 2013, the MBPT under cover of its letter dated 22 October 2013 has updated its proposal. The updation is only with reference to change in the power cost and fuel cost forming part of the operating cost. The other parameters like optimal capacity and capital costs remain unchanged. The updated proposal of the MBPT dated 22 October 2013 along with the information/ clarification furnished by MBPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.
- (iii) Optimal Terminal Capacity:
- (a) By considering the percentage share of each type of cargo viz., iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo and the handling rate of each of the above mentioned cargo based on deployment of 3 nos. of wharf cranes, the MBPT has determined the optimal capacity of each of the cargo proposed to be handled at one berth. Based on the capacity of one berth, the MBPT has derived the capacity of two berths, by applying the multiplication factor of 2. Thus, the MBPT has calculated the optimal capacity of the facility at 4.44 MMTPA in respect of iron & steel & project cargo, 133371 units of cars per annum and 2.22 MMTPA in respect of General cargo.
- (b) The MBPT has considered the share of iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo at 86.95%, 8.70% and 4.35% respectively. This position is reported to be based on the commodity wise traffic during the years from 2003-04 to 2009-10, their compounded annual growth, import export ratio, industrial trend & statistics of commodities proposed to be handled, future outlook, feedback on growth of import and export of major players of commodities, future regional & national developments in terms of infrastructure investments etc. Based on the reasoning furnished by the MBPT and given that none of the users/ prospective bidders have objected to the proposed cargo mix, the share of each cargo in the total cargo capacity is relied upon in the analysis.
- (c) As stated earlier, based on the capacity of one berth determined considering the deployment of 3 nos. of wharf cranes, the MBPT has derived the capacity of two berths. In other words, the capacity for the facility is theoretically based

on requirement of 6 nos. of Wharf cranes at the facility. However, the equipping plan considered by the MBPT for the proposed multipurpose berth of 550 metres (2 berth configuration), interalia, considers use of 3 numbers of 30 tonne capacity Wharf Cranes instead of 3 Nos of 20 tonne wharf cranes as prescribed in 2008 guidelines and one number of Mobile Harbour Crane with a hoisting capacity of about 40 - 60 tonnes.

(d) In this regard, if 3 nos. of 20 tonne cranes are required in a multipurpose berth, then technically, 6 nos. of 20 tonne cranes would be required for two berths, thereby leading to an aggregate hoisting capacity of cranes of about 120 tonnes for two number of berths put together. By proposing 3 numbers of 30 tonne capacity Wharf Cranes and one number of say 40 tonne Mobile Harbour Crane, an aggregate hoisting capacity of about 130 tonnes would be available for two number of berths at the proposed facility.

Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Recognising that deployment of MHC is essential given that it would be handling heavy lift project cargo at the proposed facility, as clarified by the MBPT and since, none of the users/ prospective bidders have objected to the equipping plan envisaged by the MBPT, this Authority is inclined to consider deployment of wharf cranes and MHC, as proposed by the MBPT at the proposed facility. Incidentally, the equipping plan proposed by the MBPT does not in any way exceed the equipping plan prescribed in the Guidelines for calculation of optimum capacity of the facility.

(e) As brought out earlier, instead of the 20 tonne ELL cranes as prescribed in the 2008 guidelines, the MBPT has proposed deployment of 30 tonne wharf cranes at the facility. However, the handling rate of 10000 tonnes per day as prescribed in the 2008 guidelines for handing dry bulk cargo based on 3 nos. of 20 tonne ELL cranes in a multipurpose berth, has been retained by the MBPT as the handling rate for the iron & steel & project cargo and general cargo in its capacity calculation, even with the 3 nos. of higher capacity wharf crane of 30 tonne each.

As clarified by the MBPT, provision of higher capacity wharf crane is mainly to enable handling heavy lift, over dimensional cargo and project cargo etc. at the facility. It is relevant to mention here that the handling rate of 10000 tonnes per day with 20 tonne ELL cranes is for handling dry bulk cargo like food grains and fertilizers only. While prescribing handling rate of 10,000 tonnes per day with 20 tonnes wharf cranes for handling of dry bulk cargo of food grains and fertilizers, the Guidelines are silent about the handling rate for heavy lift, over dimensional cargo and project cargo with the use of 20 tonne ELL cranes.

In this regard, it is relevant to mention here that the productivity of 10000 tonnes per day by deployment of 20 tonne ELL cranes is with reference to the said equipment being deployed at one berth only. In the case in reference, given that the 3 nos. of 30 tonne cranes and 1 no. of MHC would be put to use in both the berths, it would involve regular movement of cranes in between the berths. Thus, even though slightly higher capacity cranes have been envisaged at the facility, it may not contribute to the productivity in excess of 10000 tonnes per day. The MBPT has also opined that capacity of the crane cannot be increased with arithmetical proportion.

In view of the above position, the handling rate of 10000 tonnes per day in respect of Iron & Steel & Project cargo and General cargo is considered in the analysis, as proposed by the MBPT.

(f) With regard to Automobiles, the MBPT has considered the handling rate of 3000 units per day at a berth, based on the position that it is as per the Feasibility Report. In this connection, it is relevant to mention here that in another case relating to fixation of upfront tariff for the proposed Ro-Ro cum multi-purpose berth and multilevel car park to be developed at Chennai Port vide tariff Order no. TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August 2012, a handling rate of 3264 cars per day has been considered. For consideration of productivity of 3000 cars per day, the MBPT has sought to argue that the project at MBPT and at CHPT are distinct with different features and thus, the handling rate of CHPT cannot be adopted. Further, the MBPT has stated that given the proposed facility of MBPT is around 1 km away from shore, it would not be possible for it to achieve the handling rate of 3264 cars per day, as has been considered in the case of CHPT.

However, it has not explained with an analysis how the features of its project would have an impact on the handling rate of the automobiles. Further, the MBPT has also not explained how the placing of the facility around 1 km away from shore would have an impact on the handling rate. As can be seen from the CHPT Order, the handling rate of 136 cars per hour (which works out to 3264 cars in a day of 24 hours) in the upfront tariff fixation, has been considered based on the average of actual performance statistics at the CHPT in the past, as reported by CHPT. Given that the consideration of handling rate of 3264 cars in a day in the case of CHPT is not based on project specific parameters of the facility, but based on past trends at CHPT, the MBPT has not established why the handling rate of 3264 cars cannot be considered in its case. Therefore, the handling rate of 3264 cars in a day is considered in the analysis, following the position accepted in the CHPT case.

(g) Based on the percentage share of traffic and the handling rates in respect of iron & steel & project cargo, automobiles and general cargo, as discussed in the preceding paragraphs, the optimal capacity of the facility works out to 4.44 MMTPA in respect of iron & steel & project cargo, 145108 units of cars per annum and 2.22 MMTPA in respect of General cargo, at 70% utilization. Thus, it can be seen that only the optimal capacity in respect of automobiles has been revised to 145108 units from 133371 units of cars per annum estimated by the MBPT.

- (iv) Capital costs:
- (a) The capital cost as estimated by the MBPT in its proposal is ₹685.05 crores of which ₹141.23 crores is for berthing activity and ₹543.82 crores is estimated for cargo handling services. Further, out of the ₹543.82 crores estimated for the cargo handling activity, ₹407.55 crores is towards civil works, ₹98.42 crores towards Equipment cost, ₹12.85 crores towards cost of utilities and ₹25.00 crores towards Miscellaneous capital costs.
- (b) Civil Cost:
- (i) Berth Activity:
- (a) As per 2008 upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the cost as estimated by the port.
- (b) The capital cost under the berthing activity amounting to ₹141.23 crores is towards cost of Construction of berth in the wharf area, cost of dredging, Fenders and Bollards. The items of civil works estimated by MBPT broadly adhere to list of civil works items stipulated in the guidelines. Further, the MBPT has taken into account the estimated cost towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision @ 7%, Contingencies @ 3%, Works Contract Tax @ 2.8% and Environmental Mitigation cost @ 0.5%.
- c) Given that the Feasibility Report of the Project has been prepared during the year 2011, the unit cost for the cost estimates as reflected in the Feasibility Report has been updated by MBPT by considering an escalation factor of about 9.81% for the year 2012 and 11.63% for the year 2013, so as to arrive at the unit cost estimates prevailing during the year 2013. The MBPT has opined that recasting of entire project cost based on current unit capital cost will lead to delay. With reference to the escalation factor considered by MBPT, it is relevant here to mention that an escalation factor of 6.5% and 7% was applied for expenditure projections in all tariff cases of major port trusts and private terminals operators decided during the year 2012-13 and 2013-14 following tariff guidelines of 2005. There may be an argument that the escalation factor considered by MBPT for updating the capital cost estimates is on the higher side. In this regards, it is to be kept in view that while the escalation factor of 6.5% and 7% are based on the Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities as stipulated in clause 2.5.1 of the guidelines of 2005, the WPI considered by MBPT is for primary commodities. Given that the Government has attached priority for award of PPP projects and considering that the MBPT has proposed to award the project in November 2013, which may be possible only after the Reference tariff has been fixed and conveyed to the port and since the MBPT has updated the cost estimates by applying the escalation factor, which may reasonably reflect the prevailing market rates, the estimated capital cost of the berthing activity as furnished by the port is considered relying upon the escalation factor adopted by MBPT.
- (d) The dredging cost considered by the MBPT is with reference to dredging to be carried out in the triangular portion nearby turning circle. In this regard, the MBPT has confirmed that the capital dredging considered in the said maneuvering area is akin to capital dredging carried alongside the berth, as stipulated in the upfront guidelines and also that the successful BOT operator would be the sole beneficiary of the capital dredging envisaged in the maneuvering area. This position is taken into account.

As far as the estimated dredging cost is concerned, the MBPT has considered unit rate of ₹245 per cubic meter for a quantity of 1186927 cubic meter. The rate of ₹245 per cu.m is also the updated rate derived based on the rate for dredging mentioned in the Feasibility Report at ₹200 per cu.m.

- (e) Provisions have been made by the MBPT in the capital cost estimates towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision, Contingencies, Works Contract Tax and Environmental Mitigation cost. Similar cost components have been considered while fixing the upfront tariff in respect of multipurpose berth of KOPT also, hence considered.
- (f) The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the total berth construction cost plus dredging cost including the various provisions as listed above, towards upfront payment, working capital margin and Interest during construction. The 2008 upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff proposals determined for various projects of VPT, Coal terminal at VOCPT, multipurpose berths at KOPT and MOPT, this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the decision taken by this Authority in the above mentioned cases, it may not be unreasonable to allow 5% of the berth construction cost plus dredging cost towards miscellaneous capital cost, in this case also.
- (g) However, the MBPT has considered cost towards Detailed Engineering soil investigations and Project Supervision, Contingencies, Works Contract tax and Environmental mitigation cost with respect to the miscellaneous capital cost also, on the ground that such provision is necessary for all the extra and incidental works that arise during execution. In this regard, it is to be noted that the miscellaneous capital cost itself has been derived as a percentage of the berthing capital cost, which, interalia, includes the above said cost components. If the same cost components are again considered under the component of miscellaneous capital cost, then it would amount to double counting. Therefore, the cost towards Detailed Engineering

soil investigations and Project Supervision, Contingencies, Works Contract tax and Environmental mitigation cost with respect to the miscellaneous capital cost of the berthing activity are not considered in the analysis.

- (ii) Cargo handling activity:
- (a) The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the multipurpose berth and require the port to estimate civil cost. The items of civil works considered by MBPT are towards Approach Trestle, Administrative Building, Construction of berth area for Storage (550m x 75m), Workshop, Shop & Stores, and Miscellaneous Buildings. The said civil works generally adhere to the list of civil works stipulated in the guidelines for the multipurpose berth. Further, the MBPT has estimated cost towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision @ 7%, Contingencies @ 3%, Works Contract Tax @ 2.8% and Environmental Mitigation cost @ 0.5%.
- (b) Here also, the unit cost for the cost estimates as reflected in the Feasibility Report has been updated by MBPT by considering an escalation factor of about 9.81% for the year 2012 and 11.63% for the year 2013, and then rounded off to the nearest 1000's so as to arrive at the unit cost estimates prevailing during the year 2013. For the reasons stated earlier, the capital cost of the handling activity as furnished by the Port is relied upon.
- (c) Provisions made by the MBPT in the capital cost estimates towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision, Contingencies, Works Contract Tax and Environmental Mitigation cost, are also considered.
- (c) The MBPT has considered the cost of utilities in the capital cost estimation. The said capital cost of utilities is towards Water Supply, Sewerage, Communication & IT, Bunkering, Storm Water Drainage, Disaster Management Plan, Environmental Protection Equipment, Firefighting facilities and Miscellaneous Items. Further, the MBPT has also considered cost towards Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision @ 7%, Contingencies @ 3%, Works Contract Tax @ 2.8% and Environmental Mitigation cost @ 0.5%.

As stipulated in the guidelines, the cost of utilities like water supply, sewage form part of the civil construction costs. The MBPT has, however, considered it as part of the mechanical works cost. Though the total capital cost would not undergo a change due to change in the categorisation, it would have an impact on the operating costs, as the mechanical works enjoy a higher percentage of repairs and depreciation as compared to the civil costs. The MBPT was, therefore, requested to categorise the cost of utilities as part of the civil costs and modify the operating cost estimates suitably. However, the MBPT has not carried out any modification to its operating cost estimates on the ground that Utility is a miniscule component of total project cost and even with the changes it would not have any material effect on the proposed tariff. Further, the MBPT has stated that many utilities consist of civil and mechanical components and are indivisible. Given that the 2008 upfront guidelines stipulate consideration of items forming part of utilities under the civil costs, the same is considered as part of civil costs only.

- (d) Equipment Cost:
- (i) The position regarding deployment of 3 number of 30 tonne Wharf cranes and one no. of MHC has already been dealt in the earlier paragraphs.
- (ii) Further, the MBPT has envisaged deployment of 1 number each of 3 tonne Forklift, 5 tonne Forklift and Rubber Tyred Crane. The said fleet of equipment proposed to be deployed at the facility is not seen to be in line with fleet of equipment prescribed in the 2008 upfront guidelines for the multipurpose berth.
- (iii) Inspite of a repeated request to furnish an analysis to justify the number of each type of equipment envisaged to be deployed at the facility to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of cargo estimated to be handled, the MBPT has not furnished such an analysis except for indicating the parameters considered for finalizing the equipment. The said parameters do not throw light on the adequacy or inadequacy of the fleet of equipment proposed to be used at the facility. Further, no justification has been furnished with reference to deployment of the above said equipment and the respective numbers.

Since the deployment of the above mentioned equipment is as per the Feasibility Report and also since, none of the users/ prospective bidders have objected to the equipping plan envisaged by the MBPT, this Authority is inclined to consider the equipping plan as envisaged by the MBPT, keeping in view clause 3.2 of the 2008 guidelines.

- (iv) As has been done by the MBPT in the estimation of civil costs, the unit cost of each of the Equipment as reflected in the Feasibility Report has been taken as base and updated by considering an escalation factor of about 9.81% for the year 2012 and 11.63% for the year 2013 and then rounded off, so as to arrive at the unit cost estimates prevailing during the year 2013. Based on the position that the updation of the cost estimates by MBPT by applying the escalation factor may reasonably reflect the prevailing market rates, the unit cost of each of the Equipment under the Cargo handling activity, as furnished by the Port, is relied upon.
- (c) The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost excluding the cost of utilities and cost of electrical works, towards upfront payment, working capital margin and Interest during construction, which is as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal as well as other cargo terminals.

- (v) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (vi) Operating Cost:
- (a) Power cost:

The power cost has been estimated based on the power consumption of 100 units per hour per crane for 3 cranes for operation of 6132 hours and at the cost of electricity at `7.90 per unit.

The upfront guidelines for the multipurpose berth prescribe the norm for calculating the power cost at 100 units for a 20 tonne ELL crane. However, the MBPT has envisaged the same quantum of power consumption for use of higher capacity wharf crane each of 30 tonne capacity. When the MBPT was requested to review the power consumption, the MBPT has stated that since the handling rates as per TAMP guidelines for 20 tonnes crane has been considered in its proposal, it feels that review in power consumption is not necessary. Based on the reasoning furnished by the port, the calculation of power cost based on the power consumption of 100 units per hour per crane, as estimated by the MBPT, is considered in the analysis.

The operation of each of the crane for 6132 hours is at 70% utilization (i.e. 24 hours x 365 days x 70% utilization).

As per the documentary proof furnished by the MBPT in support of the unit cost of electricity, the unit cost works out to $\overline{7.52}$ per unit. Hence, the same is considered in the analysis, instead of $\overline{7.90}$ per unit, considered by the MBPT.

- (b) Fuel costs:
- (i). The MBPT has stated that the fuel costs have been calculated for the MHC, 3 tonne Forklift, 5 tonne Forklift and Rubber tyred crane based on the TAMP Guidelines. In this regard, it is relevant to mention here that out of the list of equipment as given above, the upfront guidelines for the multipurpose berth prescribe fuel consumption only in respect of the 5 tonne Forklifts at 7 litres per hour, which has been correctly adopted by the MBPT. However, the MBPT has not explained how it has arrived at the fuel consumption of 15 litres per hour in respect of MHC, 7 litres per hour in respect of 3 tonne forklift and 12 litres per hour in respect of Rubber tyred crane. In the absence of fuel consumption norms for the list of equipment given above, this Authority is constrained to rely upon the position as reported by MBPT, in this analysis.
- (ii). The consideration of fuel consumption for operation of each of the equipment for 6132 hours is at 70% utilization (i.e. 24 hours x 365 days x 70% utilization).
- (iii) The unit rate of fuel at ₹56/- per litre considered by MBPT has been updated with the prevailing rate of diesel at ₹59.46 per litre, which has been considered in the estimation of fuel cost of all the equipment in the analysis.
- (c) Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by MBPT at 1% on the civil cost and 5% on mechanical equipment and electrical equipment cost, which is in line with the norms prescribed in the guidelines. However, for the reasons stated earlier, cost of utilities has been considered as part of the Civil Works and Repairs and Maintenance has been considered @ 1% as applicable for civil works instead of 5% considered by MBPT by treating it as part of Mechanical works.
- (d) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by MBPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (e) Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.

However, for the reasons stated earlier, cost of utilities has been considered as part of the Civil Works and Depreciation has been considered @ 3.34% as applicable for civil works instead of 10.34% considered by MBPT by treating it as part of Mechanical works.

Further, the MBPT is not seen to have calculated depreciation on Miscellaneous assets. Therefore, depreciation on the miscellaneous assets is considered at 3.34% on the component of civil assets and 10.34% on the component of mechanical works, forming part of the miscellaneous assets.

- (f) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the MBPT for 35000 sq. metres of land area at the rate of ₹.50/- per sq.m. The rate of ₹.50/- per sq.m. is stated to be the rate of licence fee for open area prescribed in Section 3.3 of the Scale of Rates of MBPT relating to Licence Fees for storage / cargo operation with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users for offshore activities. This position is considered in the analysis.
- (vii) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The MBPT has considered insurance @ 1%, depreciation @ 3.34% and other expenses @ 5% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

However, in no upfront tariff case of other major port trusts, other expenses to the tune of 5% of the berth cost is considered while determining the operating expenses relating to the berthing activity. Hence, the same is not considered in this case also.

- (viii) The statement for fixing upfront tariff submitted by the MBPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex I.
- (a) The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹158.23 crores as against ₹159.37 crores estimated by the port.
- (b) As stipulated in the upfront guidelines for multipurpose cargo terminal, MBPT has apportioned 90% of the total revenue requirement to handling charge and 5% each towards storage charge and miscellaneous charge
- (c) With regard to calculation of per tonne handling charges, the MBPT, by taking into account its existing wharfage rates in respect of Iron & Steel, Automobiles and General Cargo and based on the position that the existing wharfage rate is not in a position to meet the estimated revenue requirement, the MBPT has determined the percentage of shortfall in the estimated revenue requirement based on the existing rates and sought the said percentage of increase over the existing rates. In this regard, it is relevant to mention here that consideration of existing rate of wharfage prevailing at MBPT as a base to determine the reference tariff for the operator may not be correct as the existing rates at MBPT are not based on the activity/cargo based costing. Therefore, flow of cross subsidization from one cargo item to another cargo item cannot be ruled out. The legacy cost may also form part of the existing rates at MBPT, whereas legacy cost does not form part of costing of the new operator. Therefore, it is felt appropriate that the per tonne handling rates in respect of Iron & Steel and Other cargo and the per unit rate in respect of Automobiles may be arrived based on the handling rates for each cargo category and the ratio of foreign and coastal cargo at 74: 26 to meet the estimated revenue requirement, as has been considered while arriving at the per tonne handling rates in respect of various other multipurpose cargo berths. While doing so, the slight change in the capacity of the automobiles and the slight variation in the annual revenue requirement, as explained in the earlier paragraphs, have been taken into account.
- (d). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the MBPT has proposed concessional rates for handling Iron & Steel & Project cargo, Automobiles and General Cargo in line with the Government policy.
- (e) The MBPT has stated that the Wharfage charges cover services such as Labour, management and supervision of labour, control and supervision of cargo, operation and maintenance of cargo handling equipment etc. This provision is inserted as a Note in the Scale of Rates below the Wharfage Schedule.
- (f) In the proposed Scale of Rates, the MBPT has proposed a free period of 5 days for all the import cargo and 15 days in respect of export cargo. Prescription of free period of 5 days in respect of import cargo and 15 days in respect of export cargo is as per the norms prescribed for the import and export cargo in the multipurpose berth.

The port has considered 30.70% of the cargo share capacity of Iron & Steel & Project cargo and General cargo and 6.60% of the cargo share capacity of Automobiles, to attract storage charge beyond the proposed free period of 5 days. The MBPT in its calculations has shown that the Iron & Steel & Project cargo and General cargo would earn storage revenue for a period of 11.46 days and that the Automobiles would earn storage revenue for a period of 6.34 days.

With regard to calculation of storage charges also, the MBPT had based its calculation based on the existing storage charges in respect of Iron & Steel, Automobiles and General Cargo. For the reasons explained in the earlier paragraph, it may not be correct to consider the existing storage charges prevailing at MBPT as a base to determine the reference tariff for the operator. Based on the information relating to dwell time, percentage of cargo to attract storage charges as furnished by the MBPT, the storage charges in respect of Iron & Steel, Automobiles and General Cargo have been reworked. Based on the above position and in view of modification in the estimated annual revenue requirement, the rate for the first slab of 20 days after the expiry of free days is calculated at ₹4.20 per tonne per day in respect of Iron & Steel & Project Cargo and General Cargo. Similarly, the rate for the first slab of 20 days after the expiry of free days is calculated at ₹102.67 per vehicle per

day in respect of Automobiles. The rate for the subsequent slabs is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the first slab, as proposed by MBPT.

(g) The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹29.96 crores by the port. The MBPT has proposed berth hire in dollar terms for foreign going vessel at \$0.015 per GRT per hour or part thereof and in rupee terms for the coastal vessel at ₹0.54 per GRT per hour or part thereof.

The approach adopted by the MBPT to determine the berth hire is also based on the approach adopted by it to determine the handling and storage charges i.e. based on the percentage of increase required over the existing rates. However, in the case of berth hire charges, the charge is leviable on the vessel irrespective of its contents. Hence, the berth hire charges are calculated in the case in reference based on the normative approach adopted by this Authority in other upfront tariff cases.

The MBPT has factored in unberthing time to the tune of 4.8 hours in respect of Iron & Steel & Project Cargo and General Cargo vessel and 1.8 hours in respect of vessel carrying automobiles. Since the vessel would attract berth hire charges for the period it is berthed, the additional hours towards unberthing have also been captured in the calculation by MBPT. The same is considered to arrive at the total GRT hours.

Based on the ratio of foreign vessels and coastal vessels at 74 : 26 and taking into account the revised revenue requirement from berthing service and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels, the upfront berth hire rate works out to ₹1.4376 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹0.8625 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels. In this connection, it is relevant to mention here that the capital cost and operating costs under the berthing activity have all been considered with reference to two berths. Therefore, the berth hire derived as above is applicable for two berths. Incase of occupation of only one berth by a vessel, the rate relevant for one berth should only be applied. Thus, incase of occupation of only one berth by a vessel, the upfront berth hire rate of ₹0.7188 per GRT per hour or part thereof on foreign vessels and ₹0.4313 per GRT per hour or part thereof on coastal vessels will be applicable. A suitable note in this regard has been prescribed in the Reference tariff Schedule under the Berth hire charges. Such an approach has been adopted while fixing the upfront tariff for development of West Quay-North berth (WQ-7 and WQ-8) in the inner harbour of Visakhapatnam Port Trust for handling dry bulk cargo.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. Therefore, the berth hire charges for the foreign going vessel in MBPT is denominated in rupee, in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (ix) In the proposed reference tariff schedule, the MBPT has proposed definitions for the terms like 'coastal vessel', 'foreign vessel' and 'per day'. The said definitions are found to be in line with the definition prescribed for the said terms in the Scale of Rates of MBPT.
- (x) In the proposed reference tariff schedule, the MBPT has proposed some conditionalities like conditionalities prescribing criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, non levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off the bills/ gross weight etc., which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates.
- (xi) Since no dollar denominated tariff is being prescribed, the conditionalities governing recovery of dollar denominated charges in Indian Rupees, as proposed by the MBPT are not approved.
- (xii) The conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates as has been incorporated in other Scale of rates, have been included in the reference tariff schedule of MBPT.
- (xiii) Under the Berth hire schedule, the MBPT has proposed conditionalities like calculation of period of berth hire from the time vessel occupies the berth, berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc., non-levy of berth hire for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, Berth hire to stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail, Exclusion of the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation in the time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire, Penal Berth hire to be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal, definition for "False signal". These conditionalities are in line with the provisions prescribed in other upfront tariff schedules and hence prescribed in the reference tariff schedule of MBPT.
- (xiv) Under the storage charges schedule, the MBPT has proposed conditionalities like exclusion of Sundays, customs notified holidays and port non workings days for the calculation of free period, storage charges to not accrue for period when the operator is not in a position to deliver the cargo due to reasons attributable to the operator, rounding off of demurrage charges, which are found to be in line with similar conditionalities prescribed in the other upfront tariff schedules.
- (xv) Under the storage charges schedule, the MBPT has prescribed a note to the effect that no charge will be levied on shut out cargo and that the Demurrage shall be levied on Shut out cargo from the date of admission of cargo into Terminal till and including the date of removal. The note also states that Shut out cargo must be removed by shippers on receipt of

three days' notice from the Terminal Operator and that in the case of non-compliance, the Terminal Operator would remove such goods to a place at expenses of shippers. In this regard, it is relevant to mention here that a similar conditionality exists in the Scale of Rates of MBPT. Hence, the prescription of the note in the reference tariff schedule is approved.

(xvi). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The MBPT has proposed the Performance Standards in respect of Iron & Steel, Automobiles and General cargo. The cargo items for which Performance Standards are proposed match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. The MBPT has proposed the Performance Standards by prescribing the indicative norms at 4000 tonnes per day in case of Iron & Steel, 3000 units per day in case of Automobiles and 2500 tonnes per day in respect of General cargo. Since these indicative norms were seen to be on a lower side when compared to the output of one berth at 10000 tonnes per day in case of Iron & Steel and 3264 units per day in case of Automobiles considered in the optimal capacity calculation, the MBPT was requested to review the performance standards. In this regard, the MBPT has stated that review of performance standards is not necessary as the norms proposed for Performance Standards are minimum of what the Concessionaire is required to maintain and is based on the Model Concession Agreement and that it would be more appropriate.

In this regard, it is relevant to mention here that Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, it is only on the achievement of the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement, that the operator would be eligible for any performance linked tariff. It is true that the revised 2013 guidelines only requires prescription of performance standards. It does not stipulate as to what constitutes performance standard. Since the MBPT has expressed its desire to prescribe the performance standards as proposed by it, the same are prescribed by this authority.

Inspite of a specific request to prescribe the conditionalities governing the performance standards for the various cargoes, the MBPT has not prescribed the same.

Since the Performance standards are reportedly stated to be based on the norms indicated in the Model Concession Agreement and also recognizing that clause 2.2 of the revised guidelines of 2013 requires this authority to notify the Performance Standards based on the proposal of the port, the Performance Standards as proposed by the port are notified along with the Reference Tariff Schedule.

- 9.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.
- 9.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as Annex II and the Performance Standards for the Off-shore multipurpose cargo berth at MBPT as proposed by the MBPT is attached as Annex III.
- 9.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the Off-shore multipurpose cargo berth at MBPT and notifies it alongwith the Performance Standards.
- 9.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the MBPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.
- 10.1 From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.2 The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

- 10.3 On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- 10.4 In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- 10.5 After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- 10.7 From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.
- 10.8 In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator/Major Port Trust of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.
- 10.9 Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to TAMP which will host it on its website.
- 10.10 The PPP operator shall furnish to TAMP quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operators within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- 10.11. TAMP shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, TAMP shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty/143/13]

ANNEX - I

REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR THE MULTIPURPOSE OFFSHORE CARGO BERTH AT MUMBAI PORT TRUST

₹ in crores

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MBPT	Estimates modified by TAMP
I	Optimal capacity		
	Optimal Quay Capacity		
(a)	Share of capacity of different cargo items		
	Percentage share of capacity of Iron & Steel (S1)	86.95%	86.95%
	Percentage share of capacity of Automobiles (S2)	8.70%	8.70%
	Percentage share of capacity of General cargo (S3)	4.35%	4.35%
(b)	Handling rate of Vessels		
	- Handling rate of vessels carrying Iron & Steel (P1)	 20000	20000
	- Handling rate of vessels carrying Automobiles (P2)	 6000	6528

- Handling rate o	of vessels carrying General cargo (P:	3)	2000	0 20000
	y of the Terminal		44424	5 4442145
- Iron & Steel - Automobiles	0.7 * S1 * P1 * 365 0.7 * S2 * P2 * 365	tonnes/ annum units/ annum	444314 13337	
- Automobiles - General Cargo	0.7 * S2 * P2 * 365 0.7 * S3 * P3 * 365	tonnes/ annum	22228	
- General Cargo	0.7 33 13 303	tomes/ amuni	22220	3 222203
II Capital Cost				
A. Cargo Handling	Activity			` in crores
(i). Civil Cost	<u></u>			
- Approach Trest	tle		106.2	3 106.23
- Administrative			0.3	
	f berth apportioned to handling activity (550n	n x 75m)	252.8	
- Workshop, Sho			0.1	
- Miscellaneous	Buildings eering, Soil Investigation and Project supervise	@ 7g	0.1 25.1	
- Contingencies	@ 3%	3011 @ 7%	10.7	
- Works Contrac			10.0	
	Mitigation cost @ 0.5%		1.8	
		Total	407.5	5 407.55
(ii). Equipment				
	anes - 30 MT (3 nos.)		55.1	
Mobile HarbouForklifts of 3T			24.5	
- Forklifts of 3T			0.2	
- Rubber Tyred (1.2	
- Electrical Work			5.3	
- Detailed engine	eering, Soil Investigation and Project supervis	sion @ 7%	6.0	8 6.08
- Contingencies			2.6	1 2.61
- Works Contrac			2.4	
- Environmental	Mitigation cost @ 0.5%	T	0.4	
		Total	98.4	2 98.42
(iii). Utilities Co	net .			
- Water Supply	136		2.4	6 2.46
- Sewarage			0.6	
- Communication	n & IT		2.4	5 2.45
- Bunkering			2.4	
- Storm Water D			0.6	
- Disaster Manag	,		0.3	
- Environmental - Fire fighting fa	Protection Equipments		0.6	
- Miscellaneous			1.2	
	eering, Soil Investigation and Project supervis	sion @ 7%	0.7	
- Contingencies			0.3	
- Works Contrac			0.3	2 0.32
- Environmental	Mitigation cost @ 0.5%		0.0	
		Total	12.8	5 12.85
(iv). Miscellaneo	0116			
	ous ost and Equipment Cost except Utilities cost a	and Electical costs	22.0	6 25.03
	eering, Soil Investigation and Project supervis		1.5	
- Contingencies	<u> </u>		0.6	
- Works Contrac	t Tax @ 2.8%		0.6	
- Environmental	Mitigation cost @ 0.5%		0.1	
		Total	25.0	0 25.03
Total Capital C	Cost for Handling Activity (i + ii + iii	1)	543.8	2 543.86
D Douth Him A ati				
B. Berth Hire Acti (i). Berth cost	vity			
	f berth (550m x 25m)		84.2	9 84.29
- Cost of dredgin			29.0	
- Fenders			3.6	
			0.9	
- Bollards		ion @ 7%	8.2	6 8.26
- Detailed engine	eering, Soil Investigation and Project supervis	SION @ 7 /0		
- Detailed engine - Contingencies	@ 3%	Sion @ 7 //	3.5	4 3.54
- Detailed engine - Contingencies - Works Contrac	@ 3%	non e 770		4 3.54 0 3.30

[भाग III—खण्ड 4] भारत का राजपत्र : असाधारण 53

	Total	133.66	133.66
	1041	122.00	122.00
	(ii). Miscellaneous Cost		
	- Miscellaneous (5% of berth cost)	6.68	6.68
	- Detailed engineering, Soil Investigation and Project supervision @ 7%	0.47	0.00
	- Contingencies @ 3%	0.20	0.00
	- Works Contract Tax @ 2.8% - Environmental Mitigation cost @ 0.5%	0.19	0.00
	- Environmental Wittigation Cost & 0.5% Total	7.57	6.68
	10141	7.57	0.00
	Total capital cost for Berth hire Activity (i + ii)	141.23	140.34
	Total Capital Cost (A+B)	685.05	684.20
III	Operating Cost for Cargo Handling Activity		
		`	in crores
	(a). Power Cost	1.45	1.38
	(MBPT - 100 units/ hour/ crane* Rs. 7.90 per unit * 6132 hours pa for 3 cranes)		
	(TAMP - 100 units/ hour/ crane* Rs. 7.52 per unit * 6132 hours pa for 3 cranes)		Ī
	(b). Fuel Cost - Harbour Mobile Crane	0.52	0.55
	(MBPT - 15 ltrs/ hour/ crane* Rs.56 per litre * 6132 hours pa for 1 HMC)	0.32	0.55
	(TAMP - 15 ltrs/ hour/ crane * Rs.59.46 per litre * 6132 hours pa for 1 HMC)		
	- 3 Tonne Forklift	0.24	0.26
	(MBPT - 7 ltrs/ hour/ forklift * Rs.56 per litre * 6132 hours pa for 1 forklift)		·
	(TAMP - 7 ltrs/ hour/ forklift * Rs.59.46 per litre * 6132 hours pa for 1 forklift)		^ = -
	- 5 Tonne Forklift	0.24	0.26
	(MBPT - 7 ltrs/ hour/ forklift * Rs.56 per litre * 6132 hours pa for 1 forklift) (TAMP - 7 ltrs/ hour/ forklift * Rs.59.46 per litre * 6132 hours pa for 1 forklift)		
	- Rubber Tyred Crane	0.41	0.44
	(MBPT - 12 ltrs/ hour/ crane* Rs.56 per litre * 6132 hours pa for 1 crane)	0.41	0.77
	(TAMP - 12 ltrs/ hour/ crane * Rs.59.46 per litre * 6132 hours pa for 1 crane)		
	(c). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets	4.08	4.20
	(MBPT - (1% on civil work)		
	(TAMP - 1% on civil work and cost of utilities) - Mechanical & Electrical Equipment including spares	5.56	4.92
	(MBPT - 5% on equipment cost and cost of utilities)	3.30	4.92
	(TAMP - 5% on cost of equipment)		
	- Miscellaneous Assets	0.00	0.45
	(MBPT - NIL)		
	(TAMP - (5% of miscellaneous asset cost)		
	(d). Insurance (1% on Gross fixed assets)	5.44	
	(e). Depreciation	3.44	5.44
	Ciii Wi- @ 2.240/		
	- Civil Work @ 3.34% Mechanical Work @ 10.34%	13.61	14.04
	- Mechanical Work @ 10.34%	13.61 11.51	14.04 10.18
	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component	13.61 11.51 0.00	14.04 10.18 1.19
	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee	13.61 11.51 0.00 2.10	14.04 10.18 1.19 2.10
	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	13.61 11.51 0.00	14.04 10.18 1.19
	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19
Sr.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19
Sr. No.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by
	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates
	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by
No.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by
No.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by
IV A.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by
No.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by
IV A.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP
IV A.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP
IV A.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP
IV A.	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity Apportionment of Revenue Requirement	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35 72.35 87.02 159.37	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP 71.21 87.02 158.23
IV A. (i).	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity Apportionment of Revenue Requirement (a). Cargo Handling Charges (90% of ARR)	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35 72.35 87.02 143.43	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP 71.21 87.02 158.23
IV A. (i).	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity Apportionment of Revenue Requirement (a). Cargo Handling Charges (90% of ARR) (b). Storage Charges (5% of ARR)	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35 87.02 159.37	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP 71.21 87.02 158.23
IV A. (i).	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity Apportionment of Revenue Requirement (a). Cargo Handling Charges (90% of ARR) (b). Storage Charges (5% of ARR) (c). Miscelleneous Charge (5% of ARR)	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35 72.35 87.02 143.43 7.97 7.97	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP 71.21 87.02 158.23
IV A. (i).	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity Apportionment of Revenue Requirement (a). Cargo Handling Charges (90% of ARR) (b). Storage Charges (5% of ARR)	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35 87.02 159.37	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP 71.21 87.02 158.23
IV A. (i). (ii).	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity Apportionment of Revenue Requirement (a). Cargo Handling Charges (90% of ARR) (b). Storage Charges (5% of ARR) (c). Miscelleneous Charge (5% of ARR) (d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35 72.35 87.02 143.43 7.97 7.97	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP 71.21 87.02 158.23
IV A. (i).	- Mechanical Work @ 10.34% - Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component (f). License Fee (g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets) Total Operating Cost Particulars Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity Estimated Revenue Requirement (a). Total Operating Cost (b). Return on capital Employed @ 16% (c). Total Revenue requirement from cargo handling activity Apportionment of Revenue Requirement (a). Cargo Handling Charges (90% of ARR) (b). Storage Charges (5% of ARR) (c). Miscelleneous Charge (5% of ARR)	13.61 11.51 0.00 2.10 27.19 72.35 Revised estimates furnished by MBPT 72.35 72.35 87.02 143.43 7.97 7.97	14.04 10.18 1.19 2.10 27.19 71.21 Estimates modified by TAMP 71.21 87.02 158.23

	- Revenue Requirement (Amount in `)	1434316277	1424033729
	- Optimal Capacity of Iron & Steel & Project Cargo	4443145	4443145
	- Optimal Capacity of Automobiles	133371	145108
	- Optimal Capacity of General Cargo	222285	222285
	- Per Tonne rate for handling of Iron & Steel & Project Cargo	241.18	311.02
	- Per unit rate for handling of Automobiles	3865.08	952.89
	- Per Tonne rate for handling of General cargo	69.34	311.02
(b). Storage Charge		
	- Revenue Requirement (Amount in `)	79684238	79112985
	- % of Cargo to attract storage charge		
	- Iron & Steel & Project Cargo and General Cargo	30.70%	30.70%
	- Automobiles	6.60%	6.60%
	- Capacity of cargo to attract storage charge		
	- Iron & Steel & Project Cargo and General Cargo (tonnes)	1432287	1432287
	- Automobiles (units)	8802	9577
			n . n
	(i) Storage Charge (beyond free period) for Iron & Steel & Project Cargo and General Cargo	Rate Per	Rate Per
		tonne per day or part	tonne per day or part
		thereof	thereof
	-First 20 days	5.30	4.20
	-21st day to 40th day	7.95	6.30
	-41st day onwards	10.60	8.40
	1101 1107 1107 1107 1107 1107 1107 1107		
	(ii) Storage Charge (beyond the free period) for Automobiles	Rate Per	Rate Per
		vehicle per	vehicle per
		day or part	day or part
		thereof	thereof
	-First 20 days	56.53	102.67
	-21st day to 40th day	141.32	154.00
	-41st day onwards	282.65	205.34
(c). Miscelleneous Charge	5 0.40.4000	50112005
	- Revenue Requirement (`in lakhs)	79684238	79112985
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	4665430	4665430
	- Miscellenous Charge (` per tonne)	17.08	16.96
рт	DEDTH HIDE CHADGES		
	BERTH HIRE CHARGES Revenue Requirement	₹	in anamas
	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on captial cost for berth)	1.41	in crores
	b). Depreciation	4.72	4.69
	c). Insurance (1% on total cost for berth hire service)	1.41	1.40
	d). Other Expenses (5% on the capital cost for berth)	7.06	0.00
	Subtotal (i)	14.60	7.50
	Subtotal (I)	17.00	7.30
(ii)	Return on capital Employed @ 16%	22.60	22.45
(11)	Tetalii oli capitai Elliptojea C 1070	22.00	22.10
7	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	37.20	29.96
	Berth hire Charge	2.120	23.50
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in `	\$ 0.015	1.374
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in `	0.540	0.825

Berth Hire Calculation as furnished by MBPT					
Sl. No. Particulars	Unit	Iron & Steel	Automobiles	Gener	al Cargo
(i) Parcel Size	Tonnes or PCU	45000	3000	35000	
(ii) Vessel Size	DWT	60000	60000	45000	
(iii) Unberthing hours	Hours	4.80	1.80	4.80	
(iv) Average GRT	GRT	36585	36585	27439	
(v) Expected traffic	Million tonnes	2.22	0.07	0.11	
(vi) Daily throughput of Berth	TPD or PCU	10000	3000	10000	
(vii) No. of Berth days	Berth Days	222	22	11	
(viii) No. of Berth hours	Hours	5332	533	267	

(ix) No. of Vessels	Nos.	49	22	3	
(x) Unberthing hours	Hours	237	40	15	
(xi) Total berth hours including unberthing (viii + x)	Hours	5569	573	282	
(xii) Total GRT hours (iv * ix)	GRT	1806157	813238	87133	
(xiii) Revenue Requirement		372004692			
Berth hire - foreign going vessel (in US\$)		0.015			
Berth hire - coastal vessel (in Rupees)		0.54		1	
Berth Hire Calculation as per TAMP Estimates					
Sl. No. Particulars	Unit	Iron & Steel	Automobiles	General Cargo	Total
(i) Ship day output	Tonnes/day	20000	6528	20000	
(ii) Average GRT	Tonnes	36585	36585	27439	
(iii) Average parcel size	Tonnes	45000	3000	35000	
(iv) Tonnage expected to be handled	Tonnes	4443145	145108	222285	4810538
(v) Average no. of berth days (iv / i)	Days	222	22	11	256
(vi) No. of berth hours {24 x (v)}	Hours	5332	533	267	6132
(vii) Expected number of vessels (iv / iii)	Nos.	99	48	6	
(viii) Unberthing time per vessel	Hours	4.8	1.8	4.8	
(ix) Unberthing hours (vii x viii)	Hours	474	87	30	591
(x) Total hours (vi + ix)	Hours	5806	621	297	6723
(xi) Total GRT hours (ii x x)	GRT hours	212404005	22702997	8155613	243262615
(xii) Revenue Requirement	Rupees				299580868
Working for foreign vessel 74% and coastal vessel 26%)					
243262615 * 74% * x + 243262615 * 24% * 0.6x =					299580868
180014335 x + 37948968 x =					299580868
x = Foreign going vessel rate					1.3745
Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate					0.8247

Annex - II

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR THE OFFSHORE MULTIPURPOSE CARGO BERTH AT MUMBAI PORT TRUST.

DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) "Coastal Vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii) "Foreign Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii) "Per day" means per calendar day unless otherwise stated.

GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, or Mercantile Marine Department or Registrar of Indian Ships or Maharashtra Maritime Board or issued under Coastal vessels Act, Inland vessels Act shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
- (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

- (f) For vessels visiting the port other than for cargo operations the conditions referred in (c) and (d) above shall not apply
- (iii) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal operator.
- (iv) Interest on delayed payments / refunds:
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 2 % above the prime lending rate of the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
- (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
- (e) Interest will be calculated for the actual no. of days from the date of raising the bills till the date of payment.
- (v) The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Hundred (₹100/-) only.
- (vi) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (viii). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more likewise Terminal shall not raise any upplementary / under charge bills & interest bills if the amount due to port is less than ₹100/-.
- (ix) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

WHARFAGE CHARGES:

Amount in ₹

Type of Vessel	Iron & Steel	Automobiles	General Cargo	Unit of levy
Foreign	311.02	952.89	311.02	Per MT or PCU
Coastal	186.61	571.73	186.61	Per MT or PCU

Note:

The Wharfage charges cover services such as Labour, management and supervision of labour, control and supervision of cargo, operation and maintenance of cargo handling equipment etc.

BERTH HIRE CHARGES

	` Per GRT per hour or Part thereof		
Type of Vessel	Foreign	Coastal	
All Vessels	1.3745	0.8247	

Notes:

- (i) Incase of occupation of only one berth by a vessel, 50% of the respective berth hire charges as mentioned above are leviable for the foreign going vessels and coastal vessels.
- (ii) The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.

- (iii) Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc.
- (iv) No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (v) (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (b) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (c) The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (vi) The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

MISCELLANEOUS CHARGES

Type of Cargo	₹ Per Metric Tonne
All Cargo (except automobiles)	16.96

Note:

Miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

STORAGE CHARGES

Amount in ₹

Commodities	Unit	For 1st to 20th day	For 21st to 40th day	From 41st day onwards
Iron & Steel, General Cargo	Per tonne per day	4.20	6.30	8.40
Automobiles	Per Vehicle per day	102.67	154.00	205.34

Notes:

- (i) No storage charge shall accrue for the period during which the terminal operator is not in a position to deliver cargo when requested by the user for reasons attributable to the terminal operator.
- (ii) All import goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for five days from the date following the day of complete discharge of vessel's cargo. All export goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for fifteen days commencing from the date of admission of cargo into the port.
- (iii) The purpose of calculation of free days Sunday's, Customs notified holidays and port non-operating days will be excluded.
- (iv) Demurrage charges will be assessed on the gross weight of the goods. Gross weight if not in exact multiples of 100 Kgs. will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. for levy of charges.
- (v) No charge will be charged on shut out cargo. Demurrage shall be levied on Shut out cargo from the date of admission of cargo into Terminal till and including the date of removal. Shut out cargo must be removed by shippers on receipt of three days' notice from the Terminal Operator. In case of non-compliance, the Terminal Operator may remove such goods to a place at expenses of shippers.

GENERAL NOTE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2013 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

ANNEX - III

PERFORMANCE STANDARDS

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo as follows

Cargo category	Indicative Norms
Iron and steel and project cargo	4000 T/Day
Automobiles	3000 Units/Day
General Cargo	2500 T/Day